

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر - بسكرة -

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

- قسم العلوم الاجتماعية -

بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات

نحو السلامة المرورية

(دراسة ميدانية لعينة من السائقين في ولاية بسكرة)

أطروحة نهاية الدراسة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في علم النفس

تخصص علم النفس الاجتماعي

إشراف الأستاذ:

الدكتور محمد بلوم

إعداد:

محمد سبع

السنة الجامعية: 2016 / 2017

إني رأيت أنه لم يكتب أحد كتابا في يومه إلا قال في غده:

" لو غيّر هذا لكان أحسن، ولو زيد هذا لكان
يُستحسن، ولو قُدِّم هذا لكان أفضل، ولو تُرك هذا لكان
أجمل، وهذا من أعظم العبر، وهو دليل على استيلاء النقص
على جملة البشر "

العماد الأصفهاني عن قاموس المورد

اللهم إني أعوذ بك من العُجب بما أُحسن كما أعوذ بك من
التكلف بما لا أُحسن

شكر وتقدير

الحمد لله الذي تتم بنعمته الصالحات، وأصلي وأسلم سيد الخلق محمد بن عبد الله عليه أفضل الصلاة وأزكى التسليم.

لم يكن الخوض في هذا البحث مجرد رغبة معزولة عند الباحث، بل لم تكن الرغبة لتتبلور وتأخذ طريقها إلى المبادرة ببناء مشروع البحث، بلا تلك التوجيهات التي رشدت الفكرة وكشفت بعضاً من الجوانب المستحقة بالتناول، وقد كان الأستاذ: الدكتور محمد بلوم المشرف على هذا العمل يأخذ بيد الباحث مرشداً حيناً، ومشجعاً حيناً آخر وكله صبر وعزم وجلد، الشيء الذي ساعد على تجاوز لحظات التعب والإرهاق، والارتقاء بثبات وطموح في بلوغ الهدف المنشود فجزاه الله خير ما جرى به أستاذنا عن طالبه.

كما أجد دينا علي أن أتقدم بالشكر الجزيل للأستاذ: براهيم الطاهر على ما قدمه لي طيلة مشواري الدراسي بجامعة بسكرة سائلاً المولى عز وجل أن يلبسه ثوب الصحة والعافية. الشكر موصول للأستاذ الدكتور أحمد بشار من قسم الإنجليزية على مساهمته في ترجمة ملخص هذه الدراسة وغيرها من الملخصات.

الشكر موصول لأفراد العائلة الكريمة التي وفّرت لي كل ظروف العمل المساعدة لإتمام العمل وتقديمه على هذا الحال وأخص بالذكر الوالدين الكريمين أطال الله عمرهما والزوجة الفاضلة. الشكر كله لأفراد سرية أمن الطرقات التابعة لصفوف الدرك الوطني بولاية بسكرة على تعاونهم، وتزويدي بكل الإحصائيات المتعلقة بحوادث المرور في الولاية وعلى المستوى الوطني، وهو ما ساعد على إنجاز عناصر كثيرة من هذه الدراسة.

الشكر موصول لكل الأيادي التي امتدت للمساعدة على إنجاز هذا العمل العلمي وعلى رأسهم الأساتذة الذين ساهموا بنصائحهم وإرشاداتهم في ضبط معالم الدراسة، كما أتقدم بالشكر الجزيل لجميع أفراد العينة على تعاونهم ومساهماتهم في إتمام الدراسة.

شكر خاص لزميل الدراسة والأخ والصديق عبد اللطيف بكوش على تعاونه ومناقشاته القيمة التي ساعدت على إخراج المذكرة على ما هي عليه.

الملخص

إن المجتمع هو الذي يطرح القضايا دائما أمام البسيكولوجيا الاجتماعية على حد تعبير الباحث الفرنسي (موسكوفيتسي) "ولا يمكن للمرء الذي يمتلك مناهج البحث والمعارف النظرية أن يصبح عالما جيدا في مجال البسيكولوجيا الاجتماعية دون إدراك قضايا مجتمعه الاجتماعية"، ضمن هذا الإطار تبرز المسألة المرورية في الجزائر كظاهرة وطنية معتلة بالنظر إلى ما ينتج عنها من آثار عديدة تلحق الأذى بالأفراد والأسر والمجتمع، وتثقل كاهل المؤسسات الرسمية بما تفرضه من تبعات مالية وإجرائية تضغط على المال العام في شؤون التكفل والوقاية والعلاج، وهو ما فرض مقارعة الموضوع سعيا نحو كبح معدلات القتلى والمصابين بسبب حوادث المرور، وإذ يحدد المهتمون بمباحث السلامة المرورية موضوعهم ضمن حلقات ثلاث هي (المركبة، والطريق والسائق) فإن الدراسة تركزت على العنصر الأخير بوصفه الفاعل الأبرز ضمن المعضلة المرورية لتضع بين يدي الهيئات الوصية بالمسألة المرورية برنامجا مكتمل الأركان لتعديل سلوك السائقين اعتمادا على مبادئ وأسس البسيكولوجيا الاجتماعية في الإحاطة بمفهوم الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية.

ولن يكون ذلك ممكنا بلا تشخيص أمبريقي للواقع المروري لذا فإن مبضع التشريح البسيكوساجتماعي سيغور مرتين في جسد المسألة المرورية في بلادنا، تارة من أجل تشخيص الأزمة المرورية من خلال توصيف لملامح اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وتارة أخرى حينما جعل من مبادئ البرنامج المقترح تركز حول مفهوم الاتجاه من أجل تعديل سلوك السائقين على الطريق، وفق تأثير منهج على مكونات الاتجاه اعتمادا على مدارس تعليم السياقة التي يوكل إليها مهام إعداد سائقين مهرة وتشريهم بالقيم المرورية التي تعلي من مبادئ السلامة المرورية وترسخها في مظاهر السلوك القيادي للمركبة، ولا يمكن بلوغ هذا أو ذاك بلا تمثل قويم لبيداغوجيا تعليم السياقة، من أجل ذلك يقدم البرنامج دليلا تكوينيا يتأسس على جملة من المبادئ وفق أسلوب بيداغوجي يراعي إمكانات السائقين ويشترط لنجاحه جملة من الاقتدارات ينبغي امتلاكها من طرف المكون من أجل بلوغ الغايات التي ترومها أهداف البرنامج المسطرة تجاوزا لحالة الاخفاق التي أفرزتها البيداغوجيا التقليدية في تكوين السائقين وسعيا لاستشراك قطاعات المجتمع في مسألة التربية المرورية فليست الأسرة والمدرسة والمسجد ومنظمات المجتمع المدني بمعزل عن هذه الأزمة وآثارها.

ومن أجل تقديم مقترح مكتمل الأركان جرى تصميم محتويات البرنامج بشقيه التعليمي والإرشادي إنطلاقا من دراسة تشخيصية لاتجاهات عينة تتكون من 160 فردا، أشارت نتائج التحليل باستخدام برنامج spss وجود اتجاهات سلبية غير مرغوبة لدى أفراد العينة نحو السلامة المرورية، كما كشفت نتائج التحليل المتعلقة بالفروق بين الأفراد وجود فروق دالة إحصائية عند مستوى 0.05 -غالبا- بين أفراد العينة في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية في جل المتغيرات التي اعتمدها الباحث في دراسته ويتعلق الأمر بكل متغير (النوع الاجتماعي أو الجنس، السن، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي، المهنة، أقدمية السائق في القيادة، ارتكاب مخالفات أدت لسحب الرخصة، ارتكاب حادث مروري)، واعتمادا على المنهج شبه التجريبي انطلقا من عينة جرى تقسيم أفرادها إلى مجموعتين إحداها ضابطة والأخرى تجريبية، أشارت نتائج الدراسة إلى وجود فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين في القياس البعدي للدرجة الكلية على مقياس اتجاهات الأفراد نحو السلامة المرورية والأبعاد منفصلة ودرجات الاختبار التحصيلي للبرنامج المقترح ، وهو ما يشير إلى فاعلية برنامج تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

الملخص باللغة الإنجليزية

Abstract

In social psychology, it is the society that offers the study subjects. In spite of many research on the topic of road driving, it stills seems to be underexplored especially as the severe consequences of car accidents that are exponentially high causing failure in care provision and, therefore, a drastic drain of public funds. Driving on Algerian roads manifests itself as a subject at issue especially as yearly statistics of casualties is frightening. Studies on road driving generally focus on the vehicle, road, and driver, the current research, however, undertakes to focus on the third element (i.e., driver) because it is perceived as the most important. This is done with a view of providing political and managerial stakeholders a framework that would help them manipulate the driver's behavior and attitudes in order to minimize costs and rationalize road driving as well as road safety.

The researcher intends to carry out a double-focused study: The first focus will attempt to redefine the notion of attitude toward road driving and safety, and the second focus will provide stakeholders with a comprehensive framework that would ultimately assist in reshaping drivers' attitudes toward road driving and safety. The first phase of conscientious road driving seems to be in preparing and training considerate drivers in driving schools; the latter are perceived to be a major factor in securing a safe driving. By rethinking driving pedagogy, driving schools will provide the learners- thanks to the *Driving Guide Program* (DGP) provided by the present researcher- with the necessary skills that would enable them to drive conscientiously. The linchpin philosophy of the DGP is to tailor drivers' skills to their needs and abilities. In other words, the personalization of driving instructions would be the focus of DGP. Beside driving schools, the other institutions such as family, schools, and mosques are urged to have a share in raising driving awareness.

In order to fulfill this ambitious program, whose guiding and instructional pillars are well thought of, a sample of drivers (n=160) has been selected. The SPSS-analyzed data disclose that the drivers have negative attitudes toward road safety. Moreover, the individual differences such as gender, age, experience, seniority, traffic fines, marital status, educational backgrounds, and the number of car accidents reveal that 0.05 differences on drivers' attitude scales toward road safety. The significant differences between the control group and experimental group, which are SPSS backed, demonstrate the efficiency of the proposed DGP program.

فهرس المحتويات

رقم الصفحة	
-	شكر وتقدير
-	الملخص
-	الملخص باللغة الإنجليزية
أ	فهرس المحتويات
ز	قائمة الجداول
ي	قائمة الأشكال
ل	مقدمة
1 - 68	الفصل الأول : مدخل إلى مشكلة الدراسة
2	أولاً: إشكالية الدراسة
8	ثانياً: فرضيات الدراسة
8	ثالثاً : أهمية الدراسة
12	رابعاً : أهداف الدراسة
13	خامساً : مفاهيم الدراسة
13	1.5. البرنامج
15	2.5. الاتجاهات النفسية
16	3.5. السائق:
16	4.5. المركبة:
17	5.5. السلامة المرورية :
19	سادساً : التوجهات البحثية النفسية والاجتماعية في مجال السلامة المرورية
19	1.6. التوجهات البحثية النفسية:
38	2.6. التوجهات البحثية الاجتماعية.....
45	3.6. التوجهات البحثية لمواجهة مشكلة حوادث المرور:
58	4.6. التوجهات البحثية المعاصرة – تعليق عام :

138 - 69	الفصل الثاني : السلامة المرورية في المنظور السيكلوجي، الاجتماعي والاقتصادي
70	تمهيد
72	أولاً: ماهية الحوادث المرورية
72	1.1. تعريف الحادث المروري
73	2.1. أنواع الحوادث المرورية
75	3.1. العناصر الحاكمة للحوادث المروري
84	ثانياً: النظريات والنماذج السيكلوجية المفسرة لحوادث المرور
84	1.2. النظريات المفسرة لحوادث المرور
84	1.1.2. النظرية القدرية
84	2.1.2. النظرية الطبية
85	3.1.2. نظرية الاستهداف للحوادث
86	4.1.2. نظرية التحليل النفسي
87	5.1.2. النظرية التجريبية
87	6.1.2. نظرية الأهداف والحركة واليقظة
88	7.1.2. نظرية التكيف والضغط
89	2.2. النماذج السيكلوجية المفسرة لحوادث المرور
89	1.2.2. النموذج السلوكي المعرفي للقيادة مرتفعة الخطورة
91	2.2.2. نموذج دارت وماكنري
93	3.2.2. نموذج سبولاندر لتفسير حوادث المرور
97	4.2.2. النموذج المقترح لتفسير حوادث المرور
102	ثالثاً : المشكلة المرورية من منظور سوسيلوجي
106	رابعاً : المشكلة المرورية من منظور اقتصادي
106	1.4. انعكاسات التنمية الاقتصادية على المسألة المرورية
109	2.4. التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في العالم
112	3.4. حجم حوادث المرور في الوطن العربي وتكلفتها الاقتصادية
117	خامساً: حجم وواقع المشكلة المرورية في الجزائر
129	سادساً: بعض التجارب الرائدة في مجال السلامة المرورية.....

138	..... خلاصة:
212 - 139	الفصل الثالث : الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية : المفهوم، القياس والتعديل
140	..... تمهيد
141	..... أولا: في سبيل تحديد مفهوم الاتجاهات النفسية :
141	..... 1.1. الخصائص والتعريف
144	..... 2.1. الفرق بين مفهوم الاتجاه النفسي والمفاهيم المشابهة:
154	..... 3.1. تأصيل مفهوم الاتجاه النفسي
159	..... 1.3.1. في العلاقة بين الاتجاه والسلوك
161	..... 4.1. مفهوم الاتجاهات النفسية: الوظيفة والأنواع
165	..... 5.1. تكوين الاتجاهات النفسية
166	..... 6.1. مكونات الاتجاه النفسي:
168	..... ثانيا : طرق ونماذج قياس الاتجاهات النفسية
169	..... 1.1. طرق قياس الاتجاهات النفسية
169	..... 1.1.2. الانتخاب
169	..... 2.1.2. الترتيب
169	..... 3.1.2. طريقة المقارنة الازدواجية
169	..... 4.1.2. طريقة التدرج
170	..... 2.2. نماذج قياس الاتجاهات النفسية
170	..... 1.2.2. نموذج مقياس التبعاد الاجتماعي
171	..... 2.2.2. نموذج مقياس الوحدات متساوية البعد لثريستون
173	..... 3.2.2. نموذج الأسلوب التراكمي ل جتمان
173	..... 4.2.2. نموذج ليكرت لقياس الاتجاهات النفسية
175	..... ثالثا : تعديل الاتجاهات
176	..... 1.3. في معنى تعديل الاتجاه:
178	..... 2.3. نظريات تعديل الاتجاهات النفسية
178	..... 1.2.3. نظرية التوازن (balance théory):

179	.....2.2.3. نظرية الاتساق المعرفي الوجداني
180	.....3.2.3. نظرية فيستنجر للتنافر المعرفي
183	.....4.2.3. المنهج الوظيفي
184	.....5.2.3. مجابهة القيم
187	.....6.2.3. نظرية الحكم الاجتماعي
192	.....3.3. طرق وأساليب تعديل الاتجاهات:
193	.....1.3.3. التعريف بموضوع الاتجاه: التعديل عن طريق الاقتناع
198	.....2.3.3. الخبرة المباشرة بالموضوع:
199	.....3.3.3. قرار الجماعة:
202	.....رابعا: مكونات الاتجاه النفسي نحو السلامة المرورية
202	.....1.4. المكون المعرفي للاتجاه نحو السلامة المرورية (الوعي المروري)
207	.....2.4. المكون الوجداني للاتجاه نحو السلامة المرورية (الشدة الانفعالية للاتجاه)
208	.....3.4. المكون السلوكي للاتجاه نحو السلامة المرورية (سلوك قيادة المركبة)
212	.....خلاصة:
213 - 262	الفصل الرابع: السلامة المرورية في الجزائر وضعها وحدودها : المنطلقات التشخيصية لتحديد معالم البرنامج المقترح
214	.....تمهيد
215	.....أولا: الملامح الوصفية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية
215	.....1.1. الطريقة وإجراءات البحث
215	.....1.1.1. حدود الدراسة التشخيصية ومجالاتها:
216	.....2.1.1. المنهج
216	.....3.1.1. عينة الدراسة التشخيصية:
218	.....2.1. أدوات الدراسة التشخيصية (مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية)
221	.....1.2.1. إعداد البنود:
223	.....2.2.1. الخصائص السيكمومترية للمقياس:
227	.....3.2.1. توزيع المقياس على أفراد العينة:
229	.....3.1. أساليب المعالجة الإحصائية المستخدمة في الدراسة

231	4.1. الملامح الوصفية لدرجات أفراد العينة على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة
238	ثانيا: اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية وعلاقتها ببعض المتغيرات.....
254	ثالثا : تحليل عام لنتائج الدراسة التشخيصية
255	1.2. القيادة الوقائية والاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية (أية علاقة)
258	2.3. القيم الاجتماعية المتعلقة بمسألة المرور وعلاقتها بتشكيل الاتجاهات نحو السلامة
261	خلاصة:
345 - 263	الفصل الخامس: البرنامج النفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية (التصميم وتقييم الفاعلية)
264	توطئة:
265	أولا: لماذا هو برنامج نفس اجتماعي
268	ثانيا: مبادئ البرنامج
272	ثالثا: منطلقات برنامج تعديل الاتجاهات نحو السلامة المرورية وغاياته
281	رابعا: مجالات ومستويات تنفيذ برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرور
281	1.4. مجالات البرنامج :
281	1.1.4. المجال المعرفي:
283	2.1.4. المجال القيمي:
284	3.1.4. المجال المهاري / الأدائي (العملي):
285	2.4. مستويات تنفيذ برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية
289	خامسا: المرجعية النظرية والتربوية للبرنامج:
289	1.5. في سبيل بيداغوجيا لتعليم السياقة:
295	2.5. النظريات المؤسسة لبيداغوجيا المقاربة بالكفايات
295	1.2.5. نظرية الأنساق:
295	2.2.5. النظرية البنائية:
296	3.2.5. النظرية البنائية الحديثة:
296	4.2.5. النظرية المعرفية:
297	5.2.5. النظرية السوسيوبنائية التفاعلية:
302	3.5. الكفايات الأساسية لبرنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية .

304	4.5. مكونات الشق التعليمي من البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي مركبات نحو السلامة المرورية:
309	5.5. خطوات وإجراءات تنفيذ البرنامج المقترح:
311	6.5. الكفايات المطلوبة لمؤطر برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة
320	سادسا: تقييم فاعلية البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة
320	1.6. إجراءات الدراسة الميدانية
320	1.1.6. المنهج:
320	2.1.6. العينة ومجتمع الدراسة:
322	3.1.6. تصميم البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية:
325	4.1.6. أدوات الدراسة:
330	2.6. تطبيق البرنامج المقترح:
331	3.6. عرض نتائج الدراسة ومناقشتها
333	1.3.6. التحقق من نتائج الفرضية الأولى:
335	2.3.6. التحقق من نتائج الفرضية الثانية:
336	3.3.6. التحقق من نتائج الفرضية الثالثة:
338	4.3.6. التحقق من نتائج الفرضية الرابعة:
340	5.3.6. التحقق من نتائج الفرضية الخامسة:
344	سابعا: على سبيل الاستخلاص:
346	خاتمة
347	قائمة المراجع
	الملاحق

قائمة الجداول

رقم الصفحة	التعيين	رقم الجدول
74	العلاقة بين السرعة وحجم الضرر	01
76	الأهمية النسبية للعوامل المتسببة في حوادث المرور في الجزائر سنة 2014	02
80	أصناف المركبات المتورطة في حوادث المرور في الجزائر	03
81	الأهمية النسبية للأسباب المتعلقة بالمركبات المتورطة في حوادث المرور في الجزائر سنة 2014	04
83	الأهمية النسبية للأسباب المتعلقة بدور الطريق في حوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2014	05
109	تكاليف حوادث المرور مقارنة ببعض الأمراض المزمنة	06
110	تقديرات تكلفة الحوادث المرورية في أمريكا حسب الطريقتين	07
111	تكاليف حوادث المرور حسب النموذج البريطاني	08
113	تقدير الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور في الإمارات	09
115	التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في الوطن العربي بالعملة المحلية وما يقابلها بالدولار	10
116	التكلفة الاقتصادية للدول العربية بالجنيه الإسترليني	11
120	يوضح عدد الوفيات بسبب حوادث المرور مقارنة ببقية أسباب الوفاة	12
121	معدل الوفيات لكل 100000 ساكن و 10000 مركبة في بعض الدول المختارة	13
123	معطيات عن مستوى السلامة المرورية في الجزائر منذ سنة 1970 إلى غاية سنة 2001	14
125	جدول توزيع حوادث المرور خلال أيام الأسبوع	15
126	توزيع عدد الحوادث والمصابين والوفيات حسب الشهور	16
127	توزيع عدد القتلى حسب السن والجنس	17
170	جدول تحديد استجابات الأفراد على مقياس التباعد الاجتماعي	18
217	خصائص عينة الدراسة	19
217	تكمل جدول خصائص عينة الدراسة	20
225	بيانات الفقرات التي استوفت جميع المحكات	21
226	توزيع الفقرات على الأبعاد المحددة في المقياس واتجاهاتها	22

227	يوضح أرقام الفقرات المشكلة لكل بعد من أبعاد المقياس	23
228	تحويل المعطيات إلى بيانات كمية اسمية	24
228	نموذج لجدول تفريغ البيانات	25
230	يوضح كيفية تحديد نوع الاتجاه الذي يحمله السائق نحو السلامة المرورية	26
231	بعض المقاييس الإحصائية لدرجات أفراد العينة على المقياس	27
232	بعض المقاييس الإحصائية لدرجات أفراد العينة على المقياس	28
234	يوضح الفروق في متوسطات درجات الأفراد على المقياس حسب بعض المتغيرات	29
235	يوضح تكرارات بدائل الاستجابة على فقرات المقياس	30
238	اختبار دلالة الفرق بين المتوسطات الحسابية والفرضية للدرجات	31
239	تكرارات الأفراد تبعاً لنوع الاتجاه بطريقة المتوسط الموزون لدرجة الفرد على المقياس	32
239	تكرارات الفقرات تبعاً لنوع الاتجاه بطريقة المتوسط الموزون لكل فقرة	33
241	اختبار دلالة الفرق المعنوي للدرجات حسب متغير الجنس في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس	34
243	اختبار تباين الفرق المعنوي للدرجات حسب متغير السن في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس	35
246	اختبار تباين الفرق للدرجات حسب متغير الحالة الاجتماعية في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة	36
247	اختبار تباين الدرجات حسب متغير المستوى التعليمي في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس ..	37
249	اختبار تباين الدرجات حسب متغير أقدمية السياقة في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس	38
250	اختبار تباين الدرجات حسب متغير أقدمية السياقة في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس	39
252	اختبار دلالة الفرق حسب متغير ارتكاب المخالفات في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس	40
253	اختبار دلالة الفرق حسب متغير الوقوع في حوادث مرورية في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة	41
300	المرجعيات النفسية والتربوية والبيداغوجية للبرنامج المقترح	42
303	الكفايات الأساسية لبرنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية:	43
307	مكونات الشق التعليمي من البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي مركبات نحو السلامة المرورية: ...	44
316	المواصفات المطلوبة لدى المكون في برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية:	45
317	الكفايات المطلوبة لتحقيق المواصفات والمؤشرات المعتمدة لقياس مدى تحققها	46

327	يوضح ثبات الاختبار التحصيلي وفق معامل ألفا كرونباخ	47
328	ثبات الاختبار التحصيلي بطريقة التجزئة النصفية.....	48
328	يوضح الإجابات الصحيحة لأسئلة الاختبار التحصيلي للبرنامج.....	49
329	نموذج لجدول تفرغ البيانات الخاصة بمقياس الاتجاهات	50
330	نموذج لجدول تفرغ البيانات الخاصة بالاختبار التحصيلي	51
333	نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات المتعلقة بالفرضية الاولى	52
335	نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات المتعلقة بالفرضية الثانية	53
337	نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات المتعلقة بالفرضية الثالثة	54
339	نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات المتعلقة بالفرضية الرابعة	55
341	نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات المتعلقة بالفرضية الخامسة	56
341	تكرارات الإجابات الصحيحة / الخاطئة للمجموعتين الضابطو التجريبية في القياس القبلي.....	57
342	تكرارات الإجابات الصحيحة / الخاطئة للمجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي.....	58
342	تكرارات الإجابات الصحيحة / الخاطئة للمجموعتين الضابطة والتجريبية.....	59

قائمة الأشكال

رقم الصفحة	التعيين	رقم الشكل
11	أهمية البحث العلمي في مجال السلامة المرورية	01
68	أبرز معالم ومراحل دراسة بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية	02
71	أبعاد المشكلة المرورية	03
76	الأهمية النسبية للعوامل المتسببة في حوادث المرور في الجزائر خلال 2014	04
90	النموذج المعرفي السلوكي لتفسير لحوادث المرور	05
92	نموذج دارت وماكنري لتفسير حوادث السيارات	06
94	نموذج سبولاندر لتفسير حوادث المرور	07
109	العلاقة بين التنمية ومشاكل النقل	08
118	توزيع نسب حوادث المرور في مختلف الأقاليم العالمية	09
122	الوفيات بسبب حوادث المرور لكل 100000 شخص	10
122	معدل الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث المرور لكل 100000 من السكان	11
128	نسب توزيع الفئات العمرية المتورطة في الحوادث	12
128	توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب المركز الوظيفي	13
129	توزيع السائقين المتورطين في الحوادث حسب أقدميه رخصة السياقة	14
149	يوضح المستويات الأربع	15
167	مكونات الاتجاه النفسي	16
170	طبيعة الاتجاه ونوعه	17
172	تدرج نوع الاتجاه	18
174	أسلوب التقدير التدريجي ليكرت	19
183	خطوات تعديل الاتجاهات وفق نظرية التنافر لـ "فيستنجر"	20
185	العناصر الأساسية لنسق المعتقدات وأهميتها في ضوء اقترابها أو ابتعادها عن نسق المعتقدات الكلي	21

209	يوضح تعدد المواقف والاستجابات	22
224	المضلعين التكرارين لكل من الفئة العليا والدنيا لإحدى الفقرات	23
232	مخطط انتشار الدرجات الكلية	24
232	المدرج التكراري والمنحنى الاعتدالي للدرجات الكلية	25
233	مخطط انتشار درجات البعد الأول	26
233	المدرج التكراري والمنحنى الاعتدالي لدرجات البعد الأول	27
233	مخطط انتشار درجات البعد الثاني	28
233	المدرج التكراري والمنحنى الاعتدالي لدرجات البعد الثاني	29
233	مخطط انتشار درجات البعد الثالث	30
233	المدرج التكراري والمنحنى الاعتدالي لدرجات البعد الثالث	31
299	مكونات كفاية السياقة	32
315	أشكال النقل الديداكتيكي	33

يشكل النقل عنصرا هاما في الحياة المعاصرة، ويعد أحد المطالب الأساسية للمجتمعات بتنوع شرائحها الاجتماعية، والثابت أنه لم يعد في وسع إنسان هذا العصر الاستغناء عن وسائل النقل المختلفة وبالخصوص منها السيارة، ومع توسع المدن وسرعة إيقاع الحياة بات الطلب على السيارات يعرف تزايداً مطّرداً، الأمر الذي كان وراء العديد من المشكلات المرورية تتعلق بالازدحام المروري وما يصاحبه من تلوث بيئي، وحوادث المرور التي يروح ضحيتها نحو مليون ومائتي ألف شخص وإصابة أكثر من أربعين مليون سنوياً بإعاقات مستديمة في أنحاء العالم المختلفة. (راضي السيد، 2008، ص6)

وعلى الرغم من تعدد الأسباب التي تقف وراء هذه الحوادث، فهي تتوزع غالباً على محاور ثلاث هي (الطريق، المركبة، السائق)، ويشكل العامل البشري بإهماله وتقصيره وتجاوزه للأنظمة والتعليمات المرورية السبب الرئيس لهذه الحوادث، التي أصبحت مشكلة تمس سلامة البناء الاجتماعي نتيجة تأثيراتها السلبية على مقومات المجتمع من أوجه عدة الإنسانية منها والاقتصادية والاجتماعية، لذا إننا أحوج ما نكون اليوم لدراسات عمودية معمقة تسبر أغوار المشكلة، وتلقي الحلول بين يدي الهيئات الوصية لتكون موضع تنفيذ، والتجارب المثمرة لهذا النوع من الدراسات عديدة، تتفق جميعاً حول المنظور المتكامل لعلاج الأزمة المرورية تأسيساً لسلوك سليم يراعي مقتضيات السلامة المرورية وينشدها.

تأسيساً على ما تقدم وضمن سعي الباحث نحو تقديم رؤية متكاملة تشخيصاً وعلاجاً لسلوك السائقين الذي يشكل أحد أبعاد المشكلة، فقد تركز البحث على مفهوم الاتجاهات النفسية باعتباره أحد أهم المداخل المفاهيمية التي تساعد في فهم آليات تشكل السلوك الإنساني، ضمن دراسة نفس اجتماعية موسومة بعنوان "بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية" تضمنت خمسة فصول متباعدة المحتوى أولها يدخل تحت عنوان **مدخل إلى مشكلة الدراسة** تناول فيه الباحث جملة من العناصر أهمها إشكالية الدراسة، فرضيات الدراسة، أهمية الدراسة، أهداف الدراسة، مفاهيم الدراسة، وختاماً بعنصر التوجهات البحثية النفسية والاجتماعية في موضوع السلامة المرورية، والذي سعى من خلاله الباحث إلى إبراز تموقع موضوع الدراسة ضمن التراث الأدبي حول موضوع السلامة المرورية، أما ثاني الفصول والموسوم بعنوان **السلامة المرورية في المنظور السيكلوجي، الاجتماعي والاقتصادي**، والذي عرض من خلاله الباحث جملة التوجهات النظرية بمختلف أنساقها العلمية السيكلوجية الاجتماعية

والاقتصادية حول الموضوع، بالإضافة إلى عرض تفصيلي عن واقع السلامة المرورية في الجزائر من منظور إحصائي يلقي الضوء على حجم المشكلة المرورية في بلادنا، يضاف إليها عنصر بعض التجارب الرائدة في مجال السلامة المرورية، أما عن مفهوم الاتجاهات النفسية فقد أفردت فصلا خاصا حوله بعنوان **الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية (المفهوم، القياس والتعديل)** جاء فيه جملة من العناصر وفق ما هو بارز في عنوان الفصل مفهوم الاتجاهات النفسية، قياسها وتعديلها، ومكونات الاتجاه نحو السلامة المرورية تمهيدا للفصل الرابع الذي تضمن دراسة تشخيصية لاتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية والموسوم بـ **السلامة المرورية في الجزائر وضعها وحدودها: المنطلقات التشخيصية لتحديد معالم البرنامج المقترح** وهو الفصل الذي تضمن ثلاثة عناصر رئيسية أولها هو الملامح الوصفية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية استند فيه الباحث إلى معطيات المعالجة الإحصائية الوصفية لدرجات أفراد العينة على مقياس الاتجاهات في حين تضمن عنصر الثاني من الفصل البحث في علاقة اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ببعض المتغيرات تمهيدا لاستخلاص أبرز استنتاجات الدراسة التشخيصية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية في العنصر الثالث والأخير من الفصل، بينما تضمن الفصل الأخير من الدراسة الموسوم بـ **البرنامج النفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية (التصميم وتقييم الفاعلية)** جملة من العناصر الرئيسية ضمن هذه الدراسة والتي تدرجت من توطئة للبرنامج المقترح وتبيان لماذا هو برنامج نفس اجتماعي، ومبادئ البرنامج ومنطقاته وغاياته ومجالات ومستويات تنفيذه قبل الانتقال إلى عنصر المرجعية النظرية والتربوية للبرنامج ومكونات الشق التعليمي، ولأن البرنامج يعتمد أساسا في مقومات نجاحه على المؤطر فقد تضمن العنصر اللاحق تفصيلا للكفايات المطلوبة في مؤطر البرنامج المقترح وهو آخر عنصر ضمن الشق الخاص بالتصميم قبل الانتقال إلى تقييم فاعلية البرنامج المقترح الذي تضمن جملة عناصر شملت الشق الإجرائي والمنهجي للدراسة والتحقق من منطوق الفرضيات تمهيدا للعنصر الأخير الموسوم بـ على سبيل الاستخلاص الذي جاء فيه توصية بسيطة من الباحث للهيئات الوصية حول العوامل المكتملة لنجاح تطبيق البرنامج المقترح.

جدير بالذكر التنويه بالصعوبات الجمة التي واجهت الباحث للإحاطة بعناصر الموضوع، غير أن الحافز لتقديم مقترح يسهم في كبح معدلات حوادث السير ساعد على تجاوز تلك الصعوبات بما أن الغاية هي حفظ النفس.

الفصل الأول: مدخل إلى مشكلة الدراسة

أولاً: إشكالية الدراسة

ثانياً: فرضيات الدراسة

ثالثاً: أهمية الدراسة

رابعاً: أهداف الدراسة

خامساً: مفاهيم الدراسة

سادساً: التوجهات البحثية النفسية والاجتماعية في موضوع

السلامة المرورية

أولاً: إشكالية الدراسة

شهد العالم خلال العقود الأخيرة نقلة حضارية واسعة امتدت ملامحها لشتى قطاعات الحياة ولم يشكل قطاع النقل استثناء، حيث تجوب طرقات العالم اليوم نحو (800) مليون مركبة ومثلها من الدراجات، ورغم الفائدة العظيمة التي تقدمها المركبات في تسهيل متطلبات الحياة اليومية للأفراد وزيادة رفاحتهم، إلا أنها في الوقت ذاته تتسبب سنوياً بفعل حوادث المرور في وفاة نحو مليون ومائتي ألف، وإصابة أكثر من (40) مليون فرد. (هاشم المدني، 2006، ص 15).

فبقدر ما ترك اختراع السيارة من ارتياح وشعور بمتعة النصر العلمي على مشاق السفر وطبي المراحل والزمن وتواصل الأفراد وحتى المجتمعات المتباعدة، بقدر ما تحولت النعمة إلى آفة تأثر بها معظم أفراد المجتمع على اختلاف أعمارهم وأجناسهم ومستوياتهم العلمية والمهنية والاجتماعية بسبب ما تحصدته من أرواح كل حين، وقد عبّر "كينيدي" الرئيس الأمريكي الأسبق في كلمة ألقاها على الكونغرس في عام (1977) إلى أن "السيارة هي من أكثر الحاجات الماسة في الحياة اليومية التي تجلب للشعب الأمريكي أكبر قدر من الراحة، وأعظم قدر من المآسي والوفيات التي تحدث على الطرقات " (راضي السيد، 2008، ص 28) بل إن أمريكا قد فقدت بين سنتي (1977-1988) بسبب حوادث المرور ما لم تفقده أمريكا في جميع حروبها بعد الاستقلال (علي الغامدي، 1997، ص 63)، وفي الجزائر أحصت الجهات المعنية بمسألة المرور خلال سنة (2014) هلاك (4812) قتيل بزيادة بلغت (5.99%) مقارنة بسنة (2013)، في حين بلغ عدد الجرحى (65263) بزيادة بلغت (6.21%) من مجموع (40101) حادثاً مرورياً (56%) منها وقعت في مناطق ريفية، وما نسبته (63%) من الضحايا تقل أعمارهم عن (40) عاماً، (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2015، ص 2-6) وبقراءة متأنية لمعدلات الحوادث المرورية في العقد الجاري نصل حيناً إلى الاعتقاد بأن حوادث المرور في الجزائر قد أضحت تشكل معضلة حقيقية لا تقلق الجهات المسؤولة عن المرور فحسب، بل تشغل فكر الكثيرين بما فيهم عامة الناس، وبات يصطلح على الظاهرة باسم "إرهاب الطرقات"، ولغة الأرقام تنبؤنا أيضاً بأن مؤشر السلامة المرورية في الجزائر يزداد سوءاً عاماً بعد عام، وهو ما جعل الجزائر تتبوأ مراتب متقدمة على سلم الدول الأكثر تسجيلاً لحوادث المرور. (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات (م.و.و.أ.ط)، 2008، ص 15)

على هذا النحو تبرز المسألة المرورية في الجزائر كظاهرة وطنية معتلة بالنظر إلى ما ينتج عنها من آثار عديدة تلحق الأذى بالأفراد والأسر والمجتمع، وتشكل بالنهاية ثقلا من رصاص يقع على كاهل المؤسسات الرسمية بما تفرضه من تبعات مالية وإجرائية تضغط على المال العام في شؤون التكفل والوقاية والعلاج، وتترك فوق ذلك آثارا هدامة على الطاقة البشرية الشابة التي كان يفترض أن تشكل قوة وعماد التنمية المنشودة وقيادة حركة البناء والتشييد في مواجهة الرهانات المختلفة في كافة المجالات، ويتعدى الأمر ليلحق المنظومة القانونية ومنظومة الرعاية الاجتماعية بصرف النظر عن المؤسسات التي تتولى الوصاية بهما.

هكذا ترسم معالم أزمة مرورية حادة في الجزائر لا تكاد تعرف سكونا يوقف نزيف الأرواح وما تستتبعه من آثار أليمة، وتزداد الأزمة حدة في الأوساط الريفية كما في الحضر والمدن الكبرى، دون أن تنكفى في هذا الأخير الذي يشكل النقل وازدحام حركة السير فيه أبرز ملامحه، إذ تسجل الهيئات الوصية بالمسألة المرورية في الجزائر أن الوسط الريفي يصيبه نصيب من الأزمة ما يصيب المدينة نفسها، وفي كلا الوسطين يبرز العامل البشري كسبب رئيس في اختلال الظاهرة المرورية ويتعاضم دوره جراء جهل بالقوانين النازمة لحركة السير أو رعونة في التصرف أو طيش في السياقة أو سوى ذلك مما يرد إلى إرادة الإنسان في فعل السياقة، ولا تنكفى الأزمة عند حدود السائقين لتشمل المشاة أو الراجلين لتكون المحصلة أن أطراف العملية المرورية ليست على القدر المرغوب من الثقافة المرورية المنشودة.

تلك الثقافة المرورية ليست شأنا فطريا يولد به الإنسان إنما هي نتاج عمل تتضافر فيه جهود المؤسسات الرسمية وغير الرسمية، فالمدرسة والمسجد وسواها من مؤسسات التنشئة الاجتماعية تتحمل جزءا من عملية التعبئة بقيم المرور ولا يمكن أن يكون هذا الدور حكرًا على الأجهزة الرسمية للدولة رغم أنه من أؤكد مهامها، إذ تسعى السلطات الرسمية إلى إدارة المرور على النحو الذي يحفظ الإنسان ويؤمن للمجتمع الاستفادة من مورده البشري بشكل يحمي المصلحة العليا للبلاد ويمنع عنها عوامل التقويض، إذ في موت الآلاف وتحييد آلاف أخرى عن ميادين العمل والإنتاج هدر للإمكانات البشرية المتاحة أو الممكنة الإتاحة لاحقا وإعاقة ما يمكن أن تقدمه من إضافة إلى الإنتاج الوطني وإن في عدة الأزمة إذا لزم الأمر، ولذلك يتحدد مجال للعمل يستوجب أن يكون لمؤسسات التنشئة الاجتماعية دور حاسم، ففي عمل تثقيفي يطال نشاطه الحياة اليومية للمواطن يكون أقرب للتأثير في سلوكه واتجاهاته وتصوراتهِ للظاهرة المرورية باعتبارها

ظاهرة اجتماعية في المرتبة الأولى، أي أنها تعكس ثقافة المجتمع وتمثل المرجعية القاعدية للسلوك المروري، ويكون حينئذ في تظافر الجهد بين المؤسسات الرسمية واللا رسمية ثقافة مرورية ينسجم فيها العرف المروري مع يقينيات العلم، وتلك توليفة ترفع راية النجاح في إقامة أنظومة الثقافة المرورية المتجددة والمتجذرة في منبغيات العلم وأهداف المجتمع في تشييد ثقافة السلامة المرورية لتندمج في بنية العوائد المرورية وفي النفاذ إلى الأفراد والجماعات الاجتماعية أمكن وأسرع وأنجع، وهو منظور لا يزال بعيد المنال في بلادنا وتلحقه الكثير من الاختلالات في صورة تضيق حيناً وتتسع حيناً آخر بحسب ظروف ترفض التخلي عن طابع الفلكولورية والمناسباتية، بل لا تكاد إلا أن تكون ظاهرة صوتية تعلو في المناسبات والأيام الوطنية والعالمية ذات الصلة بالموضوع وتخفت فيما سواها، فضالة مضامين التربية الطرقية في المناهج الدراسية، وعدم وضع استراتيجية وطنية واضحة المعالم للسلامة المرورية، وضع الجزائر في مرتبة متقدمة على سلم الدول الأكثر تسجيلاً لحوادث السير.

إن الحادث المروري ليس نقطة معزولة في السياق الزمني، فهناك ما يسبق هذه النقطة وما يليها، والحادث المروري وفق هذه التسمية أصبح مرفوضاً على الأقل من الناحية الاصطلاحية والوظيفية، فهو يشير إلى اعتبارية الحدث وهي في الواقع ليست كذلك، وباتت جل الدراسات في مجال السلامة المرورية وخاصة الأمريكية منها تستخدم مصطلح الاصطدام، كما أن معظم تلك الدراسات تتفق على تفسير الحوادث المرورية بمجموعة عوامل ما بعد الحدث (الحادث) وما قبله، هذه الأخيرة تتفاوت بين العامل البشري ممثلاً في قائد المركبة، هندسة الطرق والبيئة والوعي المروري والثقافة العامة والتخطيط الحضري والمروري، وما يأتي بعد الحادث من تحقيق مروري وخدمات وطوارئ وخدمات طبية ومجموع هذه العوامل مجتمعة أو متفرقة تؤدي إلى وقوع الحادث وما يترتب عليه من بعد. (عبد الرحمان الجناحي، 2006، ص164)

إذا ما سلمنا بهذا الطرح تبين لنا أن كل جزئية من هذه العوامل تحتاج لبحث مستقل من شأنه أن يساعد في تجنب الحدث (الحادث المروري) أو تخفيف حدته، ولا يسع أي جهة علمية منفردة أن تدعي إمكانية حصر مفردات وأبعاد السلامة المرورية، فهي موضوع محوري للهندسة بأنواعها المختلفة المدنية والطرق والمواصلات والميكانيكية وغيرها وعلم الإحصاء وعلوم الفيزياء والعلوم الأمنية والقانونية، ولا يمكن حصر هذا التنوع في المباحث المهمة بموضوع السلامة المرورية، وهو ما يدل على أن موضوع السلامة المرورية يدخل ضمن إطار يأخذ بفكرة العوامل المتعددة وينبذ فكرة السببية الأحادية البعد وما فيها من تبسيط مخل.

وهكذا فقد صار البحث في موضوع الحوادث المرورية من أكثر المشكلات جذبا لاهتمام الباحثين لما له من دلالات نظرية وتطبيقية، فالبحث في مختلف الأسباب المؤدية للوقوع في الحوادث هو الطريق الأمثل لمختلف المحاولات التي تجري سواء الوقائية، أو العلاجية، من أجل ذلك يحدد المهتمون بمباحث السلامة المرورية موضوعهم ضمن حلقات ثلاث يأخذ بعضها برقاب بعض وهي المركبة، والطريق والسائق، استنادا إلى تلك الحلقات الثلاث انتظم عمل الباحثين في مجال السلامة المرورية باختلاف نظمهم وأنساقهم العلمية (الهندسية، القانونية، الإدارية، الأمنية، الطبية) وبدرجة أقل السيكلوجيا الاجتماعية على الرغم من وضوح هذا الجانب في حوادث المرور، إن على مستوى عوامل ما قبل الحادث أو على مستوى عوامل ما بعد الحادث، وهو ما يبرر قصور تلك المباحث عن الوصول إلى نتائج من شأنها أن تسهم في كبح معدلات ضحايا الحوادث المرورية، ولأن المؤشرات الرقمية تعزو حوادث المرور إلى العامل البشري تحديدا، فالمشكلة من وجهة نظر السيكلوجيا الاجتماعية مشكلة مجتمعية بالدرجة الأولى، وهي قائمة على مستوى الثقافة والوعي المرورين في المجتمع، ذلك الوعي وتلك الثقافة ليست إلا الوجه الآخر الخفي لسلوك السائقين، عندئذ يصبح تناول المشكلة المرورية من منظور السيكلوجيا الاجتماعية مبنيا على محاولة تحليل سلوك السائقين واستقصاء ملامحه وأبعاده تمهيدا لتقويمه، إنطلاقا من فهم تأثير الظروف الاجتماعية المشكّلة لسلوك قائد المركبة، وكشف الآليات الملموسة لحبك سلوك الفرد في نسيج الواقع المروري الاجتماعي بطبعه، وهو ما يستوجب ليس فقد مكاشفة سيكلوجية إنما مدخلا سوسيولوجيا مرافقا في كل تحليل يتوخى الإحاطة بالموضوع تمهيدا لبلوغ المحطة الأهم من كل ذلك وهي محاولة تعديل سلوك السائقين وفق مقتضيات السلامة المرورية.

وإذ يطلع الباحث من خلال هاته الدراسة بمحاولة كشف تلك الآليات، فإن البحث سيرتكز على موضوع الاتجاهات باعتبارها من أهم محصلات التنشئة الاجتماعية، ولذلك فإن كل محاولة علمية لفهم سلوك السائقين ومحاولة تعديله لا يسعها إغفال أو تجاوز هذا المفهوم، فهي النواة التي بها يتشكل ويرتسم ملمح سلوك الأفراد في الحياة اليومية اتجاه المواضيع المختلفة.

ربما يكون وقوفنا في هذه الدراسة على مفهوم الاتجاهات كمدخل رئيسي لفهم سلوك السائقين ومحاولة تعديله خاضعا لضرورات علمية تتعلق أساسا بتوجه الدراسة والتخصص الذي تمت ضمن حدوده، غير أنه لا يمكننا أن ننكر أن مفهوم الاتجاهات يتيح في حد ذاته إمكانية الفهم والتحكم في السلوك إنطلاقا مما تشير إليه نظريات تشكّل الاتجاهات النفسية عند الأفراد،

حيث تنبثق نوى الكثير من سلوكيات الأفراد من اتجاهاتهم النفسية نحو مختلف الموضوعات، ولأن المتتبع لسيروية المشكلات عموماً يجد أنها تمر بمراحل ثلاث هي: (الاعتراف بوجود المشكلة، بحث هذه المشكلة واقتراح الحلول، وضع الحلول موضع التنفيذ). (خالد السيف، 1418هـ، ص224) فإن البحث في موضوع الاتجاهات النفسية للسائقين وإعداد برنامج لتعديلها يحتزل المراحل الثلاث التي سبق ذكرها.

تأسيساً على ما تقدم تقلع الدراسة من سؤال محوري يبحث في فاعلية برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، وهو السؤال الذي يمكن استصحابه بجملة من الأسئلة التي من شأنها الإحاطة بأبعاد موضوع يختبر فاعلية برنامج نفس اجتماعي ضمن الصورة التركيبية الشاملة التي يحاول البرنامج المقترح تقديمها ضمن بوتقة واحدة تجمع فئات بحوث ونظريات اهتمت بموضوع تعديل الاتجاهات يجمع بينها المقرب السيكواجتماعي من ناحية الاهتمام والتصميم والتنفيذ لتقنيات ثبت فعاليتها في تعديل الاتجاهات نحو مواضيع مختلفة، على هذا الأساس يستند منظور ومقترح البرنامج في أهمية الضخ المعرفي لاتجاهات السائقين بمعارف مرورية وفق وحدات (مجزئات) تعليمية إلى نظرية (روكيتش) التي تقدم إشارة واضحة حول أن تغيير السلوك ومن خلفه الاتجاه يمر حتماً عبر التغيير المعرفي، هذا الأخير يستحيل بصاحبه إلى حالة من الاتساق تمهد لعملية إحداث التغيير المطلوب وهو جوهر ما تتضمنه نظرية الحكم الاجتماعي ولا يبتعد منظور هذه النظرية عن محتوى ما تقدمه نظرية (ماك جويز) حول تعديل الاتجاهات الذي يتطلب أول ما يتطلب معرفة بموضوع الاتجاه وأن تغيير هذا الاتجاه غالباً ما يرتبط بتغيير كمي أو نوعي في هذه المعرفة، وكل ذلك عناوين مختصرة عن منطلقات البرنامج النفس اجتماعية، غير أن الذي ينبغي الإشارة والتأكيد عليه هو المنظور السيكي اجتماعي الذي يحاول البرنامج ترسيخه انطلاقاً من اهتمامه بشخصية السائق داخل أسوار مدرسة تعليم السياقة والعناية باحتياجاته المعرفية والارشادية ضمن عملية تأخذ بأهمية وعاء الجماعة كعامل مساعد شديد الأهمية في اكتساب الأفكار الجديدة على نحو يحول الجماعة التكوينية إلى جماعة مرجعية ويقدم لبلوغ ذلك جملة من الإضاءات يمكن للمكون توظيفها لتجعل في نهاية المطاف الوعاء الاجتماعي للسائق جزءاً من التكوين للقناعات نحو ما يتصل بالسلامة المرورية، وهو منظور يصحح شتات من التمثيلات المختلة التي التصقت بمدارس التعليم السياقة من مكان للحصول على رخصة السياقة إلى مكان للتلقين بمبادئ السلامة المرورية، حينها فقط يمكن

الحديث عن الوظيفة الفعلية والمنتظرة من مدارس تكوين السائقين، وهي حقيقة تعري كل مضرر ومسكوت عنه يقترن بتلك المدارس، فقد وجهت في غير ما مرة أصابع الاتهام عند البحث عن أسباب ارتفاع حوادث السير بالجزائر إلى تلك المدارس واتهم أصحابها والقائمون على التكوين بإغراق الطرق بجيش من السائقين الذي لا يرون في مدارس تعليم السياقة إلا مكانا يزودهم برخصة الجلوس خلف مقود المركبة، ويشيع الآن في كثير من الأوساط الشعبية إمكانية الحصول على الرخصة بلا اجتياز امتحانات رخصة السياقة المختلفة، وهو واقع يكشف فساد بعض مسؤولي تلك المدارس وقلة وعيهم بخطورة ما يفعلونه ليس فقط من الناحية القانونية التي تعاقب كل شخص تورط في شبهة تلقي رشوة بل يتعدى خطورة الموضوع إلى منح رخصة قتل إلى شخص لم يع بالقدر الكافي أن مسألة الجلوس خلف المقود تستلزم التشبع بكم من المعارف والقيم التي تحفظ سلامته وسلامة الآخرين، من أجل ذلك يجعل البرنامج استنادا إلى مبادئه وغاياته من المكون معولا هاما لنجاحه ويفترض من المكون امتلاك جملة من الاقتدارات والكفايات والمواصفات لنجاح البرنامج الذي تسعى الدراسة لاختبار فاعليته وفق منحى إجرائي انطلاقا من التساؤلات التالية:

- هل هناك فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي للدرجة الكلية على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية؟
- هل هناك فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجة البعد الأول على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية؟
- هل هناك فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجة البعد الثاني على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية؟
- هل هناك فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجة البعد الثالث على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية؟
- هل هناك فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي للدرجة الكلية للاختبار التحصيلي للبرنامج المقترح؟

ثانيا: فرضيات الدراسة

كان لقراءات الباحث في المجالات والمناشير المتخصصة بالسلامة المرورية والمراجع العلمية وبعض ما نشر على صفحات المواقع الإلكترونية الأثر الإيجابي في التمكين من بلورة وصياغة أفكار وتساؤلات الدراسة التي يروم من خلالها الباحث الإحاطة بأبعاد الموضوع، فضلا عن دورها الفاعل في صياغة فرضيات البحث، والتي تنم عن أفكار مؤقتة تقترح تحديدا لعلاقة بين متغيرات موضوع مطروح للدراسة، أو تحديد لدلالة الفروق واتجاهها، وهي على حد تعبير (ماخ) "تفسير لوقائع معينة لا يزال بمعزل عن امتحان للوقائع، حتى إذا ما امتحن في الواقع أصبح إما فرضا زائفا يجب أن يعدل عنه إلى غيره، وإما قانونا يفسر مجرى الظواهر"، (الطاهر براهيم، 1995، ص36) فجاءت فروض البحث على شاكلة معالم انطلاق أولية ومؤقتة من شأنها أن توفر كثيرا من الجهد الذي إن لم يجد ضبطا منهجيا يمكن أن يهدر من غير جدوى، وقد صيغت جلها على شكل فروض صفرية أسهل للتحقق من الناحية الإجرائية، ضمن بوتقة متصلة بالتساؤلات محل البحث على النحو التالي:

- لا توجد فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي للدرجة الكلية على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية.
- لا توجد فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجة البعد الأول على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية.
- لا توجد فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجة البعد الثاني على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية.
- لا توجد فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجة البعد الثالث على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية.
- لا توجد فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي للدرجة الكلية للاختبار التحصيلي للبرنامج المقترح.

ثالثا: أهمية الدراسة

بقدر ما تتسم مشكلة أمن الأفراد على الطرقات بالشعب والتعقيد بقدر ما ينحو العمل العلمي إزاءها الدقة والعمق والتخصص لكشف المشكلة ومؤثراتها وتداعياتها المختلفة، ولئن

اعتمدت هذه الدراسة البحث النفس اجتماعي المروري لتناول إشكالية اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ضمن سياق البحث في الإستراتيجية الشاملة للسلامة المرورية واقتراح برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات السائقين، واستقصاء الجوانب المؤثرة فيها كافة بالرغم من أن البعد الإنساني يمثل الفداحة المؤلمة في ظل الوفيات والإصابات المستديمة المتزايدة، حتى إن منظمة الصحة العالمية التي تولي اهتماما متزايدا بالموضوع صنّفت حوادث المرور كثالث سبب رئيس لوفاة الأفراد في سن (5-29) سنة، (أحسن طالب، 2009، ص1) لذا فإن الرؤية العلمية تتسع لمعالجة الأبعاد الأخرى لتتناول حجم الإعاقة الإنتاجية وتضخم الأضرار المادية في ضوء البحث الاقتصادي المروري الجاد، فيندرج تحتها تكاليف العلاج والإضرار بالململكات العامة والخاصة، كما يمكن تقدير الأموال المدفوعة رغم التوقف عن العمل، ولعل إبراز هذا الإهدار والخسائر الفادحة التي لا يمكن التغلب عليها والحد منها إلا بالنظرة الموضوعية لتلك العناصر المهمة في المعادلة، كالكفاءة والأمان الذي يفقده المجتمع في حراكه ومنجزاته الاقتصادية هي ذاتها التي تساعد على تفهم تكاليف الحوادث المرورية واستيعاب حجم خطورة المشكلة، فالمتتبع لصيرورة المشكلات يجد أنها تمر بمراحل ثلاث هي: (الاعتراف بوجود المشكلة، بحث هذه المشكلة واقتراح الحلول، وضع الحلول موضع التنفيذ). (خالد السيف، 1418هـ، ص224)

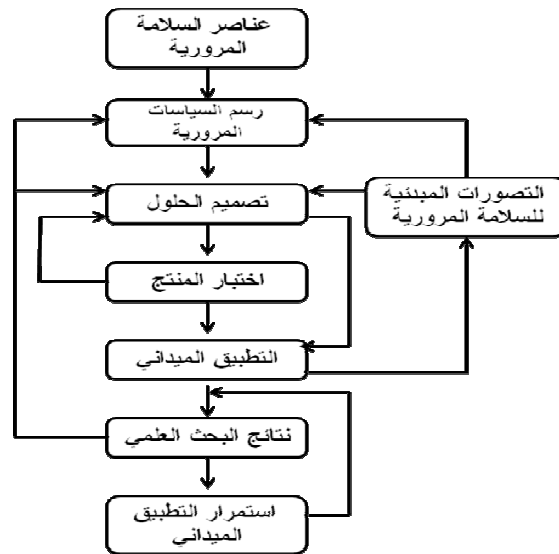
ويختزل موضوع البحث الذي يروم من خلاله صاحب الدراسة المكاشفة العلمية عن فاعلية برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية المراحل الثلاث التي سبق ذكرها في هذه الدراسة، بالرغم من أننا نعتقد أن تحقيق السلامة المرورية لا يتأتى من خلال دراسة واحدة ميكروسكوبية من حيث مجاليها المكاني والبشري، غير أن أهميتها تكمن في أنها تفتح المجال لمزيد من الدراسات المرورية التي يمكن أن تشكل سندا قويا للجهات الوصية بالمسألة المرورية في بلادنا نحو كبح معدلات الوفيات والمصابين على الطرقات، فالاستقصاء المكتبي يكشف تأخرنا عن الانشغال بهذا الموضوع على الرغم من أن مؤشرات عدة كانت تُنبئ بالواقع الذي بلغه مستوى السلامة المرورية على طرقاتنا، ففي الوقت الذي تشير فيه الإحصائيات التي تقدمها منظمة الصحة العالمية إلى أن عدد حوادث المرور متمركز بشكل كبير في الدول النامية (زياد عقل، 2006، ص13)، فلا مجال في هذا الصدد للمقارنة بين الدول النامية ونظيرتها المتقدمة من وجهين، الأول أن الميزانية التي تخصصها الدول النامية للمسألة المرورية لا تكاد تذكر إذا ما علمنا أن الولايات المتحدة الأمريكية على سبيل المثال التي يموت على طرقاتها نحو (40-50) ألف

شخص سنويا قد خصصت سنة (1988) نحو (39) مليون دولار أمريكي للأبحاث المرورية، (علي الغامدي، ب ت، ص201) والوجه الثاني الرؤية العلمية الإستراتيجية، ففي بريطانيا مثلا تم وضع متوسط الإصابات المرورية خلال الفترة (1981- 1985) أساسا لهدف قومي يتطلع لتقليص الإصابات المرورية في المستقبل بحيث يصبح ثلث المتوسط وهو ما تحقق فعلا، كما تبنت ذات الجهة عام (1999) هدفا إستراتيجيا يهدف بشكل خاص لخفض عدد الوفيات التي تحدث للفئة العمرية (5- 19) سنة بسبب حوادث المرور ووضع هذا الهدف على وثيقة أطلق عليها اسم "طريق الغد أكثر سلامة للجميع Tomorrow's road Safer For Everyone " أما في السويد فقد تم وضع هدف إستراتيجي أطلق عليه "الرؤية الصفر" Vision zéro الذي يهدف إلى عدم وجود إصابات بليغة أو وفيات بسبب حوادث المرور، (عامر المطير، 2006، ص10) وفي ألمانيا تم بلوغ معظم الأهداف المسطرة من خلال إستراتيجية مرورية تم تصميمها منذ عقدين لعل أبرزها انخفاض عدد الحوادث المرورية المهلكة بنسبة (50%). (علي الغامدي، ب ت، ص201)

تبرز جملة التجارب السابقة الأهمية الإستراتيجية للبحث العلمي في مجال السلامة المرورية على الطريق، فهو السبيل الوحيد لإدراك المنافذ التي يمكن من خلالها الولوج إلى عمق المشكلة المرورية من خلال بحث رصين يأخذ بفكرة العوامل المتعددة ولا يلغي صفة التخصص والعمق من أجل الخروج بحلول ممكنة ووضعها قيد التنفيذ، وهو المنطلق الذي اعتمدته الدراسة الحالية نحو المكاشفة العلمية عن فاعلية برنامج نفس اجتماعي في تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، ولئن شكّل موضوع الاتجاهات النفسية عموما مادة خصبة للبحث السيكيوا اجتماعي في المنتصف الثاني من القرن الماضي، فالمظاهر السلوكية للسائقين على طرقاتنا فضلا عن الإحصاءات التي تشير إلى أن (90 %) من الحوادث ترجع للعامل البشري، سبب مقنع وملح للبحث في ثنايا هذا الموضوع، تمهيدا لبلوغ نتائج تحفر في أركيولوجيا معارف ووجدان وسلوك السائقين، وهي المكونات التي يشتمل عليها مفهوم الاتجاه النفسي فضلا عن إمكانية صياغة برنامج يسهم في تعديل الاتجاهات مادام هذا الأخير ممكنا بلغة أهل السيكيولوجيا الاجتماعية، وهو المنطلق ذاته الذي اعتمدته ألمانيا قبل عقدين من الزمن حيث يستعمل حاليا نحو (95%) من السائقين حزام الأمن بصفة منتظمة، (علي الغامدي، ب ت، ص204) وهو نموذج بسيط يكشف أهمية البحث في الموضوع ويكشف الشكل التالي أهمية البحث العلمي في مجال السلامة المرورية، وهو المبدأ الذي حاول الباحث تمثله خلال تصميم البرنامج المقترح بالنظر إلى

ميكانيزمات والآليات المستخدمة في البرنامج، حيث ينطلق الباحث في مقترحه نحو تعديل سلوك السائقين من نظريات سبق عرضها في عناصر سابقة تشير مضامينها وبوضوح إلى أن التأثير في أحد مكونات الاتجاه يتسبب في حالة من اللاتوازن يسعى الفرد بعدها إلى البحث عن الاتساق بين معارفه القديمة حول الموضوع ومعارفه الجديدة وهو بحث عن حالة التوازن بين معارفه ووجدانه وسلوكه وهو ما يمثل مكونات الاتجاه، وحيث أن البرنامج يستهدف إحداث هاته الحالة فإنه يوفر للفرد (السائق) سندا يمثل استثارة عرفانية غرضها زيادة تراكم المعلومات لدى السائق المتكون كما يعتمد استثارة وجدانية انفعالية غرضها التأثير في المكون الهيجاني للاتجاه دون أن يهمل تقديم جملة من قواعد التمهير السلوكي لتكون المحصلة أن ميكانيزم التعديل يتجه نحو مفهوم الاتجاه كنسق واحد كما يتجه نحو مكونات الاتجاه منفردة كل على حدة، وفق ذلك التدبير تسلك مضامين البرنامج بما حوت من جانب تعليمي أو ارشادي أحد الطريقتين إلى عمق اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية فهو إما أن يكون طريقا مركزيا يستدعي من المتكون التفكير العميق والدقيق بشأن المعارف المقدمة وإما أن يكون طريقا جانبيا يوظف تقنيات الاستمالة والتأثير في انفعالات المتكونين واستدراجهم نحو تمثل قواعد السلامة المرورية، ويقدم البرنامج توجيهات للمكون لتوظيف الطريق الأنسب لإحداث التعديل المرغوب، وهو ما نعتقد أنه يمنح أهمية لمقاربة الموضوع.

شكل رقم (1) أهمية البحث العلمي في مجال السلامة المرورية



المصدر: بتصرف من الباحث (عبد الرحمان الجناحي، 2006، ص180)

رابعاً: أهداف الدراسة

يعتقد الباحث أن مقارعة هكذا موضوع منذ سنوات يعود لأهميته ليس فقط من الناحية العلمية السيكولوجية، فالبحث في موضوع السلامة المرورية مثقل بالحوامل الإنسانية والمجتمعية بما أن المسعى الرئيس الذي يروم الباحث بلوغه من خلال تقديم هذه الأطروحة هو محاولة تجسيد البنيان المقولي للعمل على حفظ النفس البشرية من الإزهاق لذا يعتزم الباحث إنطلاقاً من موضوع البحث واستناداً إلى مضمون الدراسة بلوغ جملة من الأهداف أهمها:

- تقديم مقترح برنامج نفس اجتماعي ذو منحى تعليمي إرشادي للهيئات الوصية بالمسألة المرورية في بلادنا سعياً نحو كبح معدلات حوادث المرور والتقليل من الخسائر في الأرواح والتقليل من التبعات المادية التي تقع على عاتق الدولة للتكفل بالمصابين والجرحى.

- إبراز نوع الاتجاهات التي يحملها سائقو المركبات من أفراد العينة نحو السلامة المرورية من خلال تحليل إجرائي لمفهوم الاتجاهات يشتمل على مكونات ثلاثة هي (معارف ووجدان وسلوك السائقين) قصد الخروج بنتائج تسهم في تشخيص أمبريقي للواقع الاجتماعي المروري والممارسات السلوكية للسائقين على طرقاتنا، فضلاً عن رسم سياسات علاجية تروم كبح معدلات ضحايا حوادث المرور من وفيات وإصابات، وهو هدف الدراسة الميدانية واستصحاباً له فإن أهدافاً يمكن استهدافها لبلوغه موجزة في النقاط التالية.

- محاولة إبراز البناء الداخلي للمشكلة المرورية في بلادنا انطلاقاً من تحليل وصفي مفصل على مدار أربعة عقود من الزمن (منذ سنة 1970 إلى غاية 2014) يشمل كل من التوزيع الجغرافي لحوادث المرور والتوزيع الزمني، فضلاً عن أسباب الحوادث المرورية الأكثر تكرار مع التركيز على بعض الخصائص الديموغرافية للمتورطين في حوادث المرور.

- إبراز خاصية الشمولية لمشكلة السلامة المرورية فهي مشكلة ذات طابع مجمل في أسبابها وأبعادها والآثار المترتبة عنها وتنبذ فكرة السببية الأحادية، وهي الفكرة الأساس لكل برنامج علاجي ينشد السلامة المرورية.

- تكشف عملية الاستقصاء المكتبي أن الباحثين المعنيين ومشكلة السلامة المرورية قد بذلوا جهوداً بحثية مكثفة في هذا الصدد لمعرفة أسباب هذه الظاهرة، والآثار المترتبة عنها ومحاولة علاجها والتقليل من مخاطرها وآثارها السلبية، وشملت هذه الجهود البحثية عناصر الحادث الثلاثة ومكوناتها

وهي عوامل المركبة الطريق و العامل البشري، ورغم أن الدراسة الحالية تعنى أساسا بالعنصر الثالث من خلال اقتراح برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية فإن البحث في هذه الجزئية تخفي وراءها أهداف محورية اعتمدتها الدراسة: أولها التأكيد على أهمية العامل البشري في حوادث المرور، والثاني دراسة النواحي السلوكية للسائقين في بلادنا ضمن خصائص البيئة الاجتماعية المرورية المحلية، وهو ما يضيف على نتائج الدراسة أهمية ودلالة أكبر من أجل بناء استراتيجيات السلامة المرورية الوقائية منها والعلاجية.

خامسا: مفاهيم الدراسة:

1.5. البرنامج:

بَرْمَجْ: (فعل : رباعي متعد). **بَرْمَجْتُ، أَبْرَمَجُ، بَرْمَجُ،** مصدر **بَرْمَجَةٌ بَرْمَجٌ يَبْرِمَجُ، بَرْمَجَةٌ،** فهو **مُبرمج،** والمفعول **مُبرمج، بَرْمَجَ** مَوْضوعاً في الحاسوب: وَضَعَهُ أَقْسَاماً أَوْ أَجْزَاءً ضِمْنَ خُطَّةٍ مَقْبُولَةٍ في الحاسوب لِيُقَدِّمَهَا عِنْدَ الطَّلَبِ، **بَرْمَجَ** الحاسوب : زَوَّده بمجموعة من الحقائق والأرقام وفق برنامج معين، **بَرْمَجَ** العمل: وضع له بَرْنَامَجًا، وهو ترتيب محدد سيجري عليه العمل ويُنفَّذ :- تبرمج المؤسسات أعمالها لضبط العمل والإنتاج أو برمجة التَّعليم (أحمد عمر، 2008)، ومصطلح برنامج تقابله في اللغة الإنجليزية program وفي اللغة الفرنسية programme وهي مشتقة من أصل الكلمة في اللغة اليونانية القديمة programmée ومنه أخذت الكلمة الفرنسية prographein ومعناها (تكتب graphein + مقدا = pro) (عبد الكريم غريب، 2006، ص776) من الناحية الاصطلاحية وردت العديد من التعاريف الخاصة بمفهوم برنامج لدرجة توسع معها معنى المفهوم ليتداخل مع مفاهيم مقاربة، ومن تلك التعريفات:

- استراتيجية للتدخل تريد أن تمشي عليه جملة من الأشخاص أثناء تلقينهم للتعلم. (عبد الكريم غريب، 2006، ص776)
- مجموعة من الدروس المتناسقة أو مجموعة منظمة من الدروس ونماذج التعليم والموارد الديدانكتيكية والخصص هدفها تبليغ المعارف والمهارات. (عبد الكريم غريب، 2006، ص780)
- ويعرفه عبد المنعم عبد الصمد (1988) بأنه مجموعة من المهارات المنظمة بطريقة متدرجة من خلال مادة لغوية في صورة وحدات ودروس محددة لها أهداف وأنشطة والخطة الزمنية اللازمة للتنفيذ وإجراءات التدريس والتقييم. (نسرين فهمي، دت، ص3)

● خطة عامة للتكوين تشمل مواصفات المترشحين وأهداف التكوين ومضامينه ووسائله والمواصفات المتوقعة على مستوى نتائجه ويشتمل على الدروس النظرية والأنشطة التطبيقية والوحدات وأدوات التقييم. (عبد الكريم غريب، 2006، ص780)

ويذكر "عبد الكريم غريب" أن التتبع التاريخي لصيرورة المنظومة التربوية الفرنسية يكشف أن مصطلح البرنامج لم يكن دائما مصاغاً وفق عبارات موحدة لتشمل (أنشطة، مجالات دراسية، معارف مواد دراسية، أهداف، درايات وإتقان وحسن التواجد، كفايات وإنجازات، تصرفات ومواقف) (عبد الكريم غريب، 2006، ص778)

ويشير في فقرة أخرى أن جملة التعريفات التي تناولت المفهوم تتفق عموماً حول نقاط ثلاث رئيسية:

أ. ما ينبغي أن يتعلمه التلميذ.

ب. في أي مستوى من مستويات المنظومة التربوية.

ج. الفترة المخصصة لذلك والتي عادة ما تكون بعدد الساعات في كل أسبوع أو بمجموع

كلي لعدد الساعات. (عبد الكريم غريب، 2006، ص778)

تأسيساً على ما تقدم عرّف الباحث البرنامج المقترح بأنه "مجموع الأنشطة والخبرات والمعارف والمهارات المقدمة لسائقي المركبات الذين تم سحب رخص سياقتهم، بغرض تعديل اتجاهاتهم نحو السلامة المرورية ليتمكنوا من التكيف مع المواقف المتغيرة لاستخدام الطريق بما يحفظ سلامتهم وسلامة المركبة، وسلامة مستخدمي الطريق، ضمن حيز زمني متسق مع أهمية الموضوع، توزعت عليه محاور البرنامج في شقه التعليمي على ستة وحدات تعليمية تضم كل منها جملة من العناصر بما يتوافق مع عنوان الوحدات التي تتكامل فيما بينها لتغطي أكثر جوانب الضعف المسجلة في معارف السائقين حول السلامة المرورية، لغرض ضخها معرفياً وتعبئة الكفايات اللازمة لتحقيق السلامة المدرورية لتشمل (1. مدخل إلى المشكلة المرورية وحوادث السير 2. السائق 3. المركبة 4. الطريق ونظام المرور 5. مقتضيات السلامة المرورية المعارف والمهارات 6. صور وتعليق) في سياق التأسيس للسلامة المرورية يكون منطلقه وغايته تقويم وتعديل الاتجاهات نحو السلامة المرورية اعتماداً على مدارس تعليم السياقة من أجل أجراً كفايات ومحتويات وأنشطة تعليم السياقة بهدف المساهمة البيداغوجية الهادفة في الجهود الحثيثة التي تبذلها الهيئات الوصية بالمسألة المرورية في الجزائر، مستحضرة في ذلك التكامل بين مكونات البرنامج الذي يشمل بالإضافة إلى الشق

التعليمي شق إرشادي يكمل الأول ويرسخ نتائجه تجاوزا لحالة التنافر المعرفي المشروط حدوثها نتيجة التعلّمات الجديدة لإبدال الاتجاهات غير المرغوبة بأخرى مطلوبة نحو السلامة المرورية وفق ما تقدمه الأطروحات النظرية المتعلق بتغيير والاتجاهات بما أنه أساسا برنامج نفس اجتماعي لتعديل الاتجاهات.

2.5. الاتجاهات النفسية:

الاتجاه لغة من فعل وَجَّهَ، ومنه الْوَجْهُ والجمع الْوُجُوه، وَوَجْهُهُ كُلِّ شَيْءٍ: مُسْتَقْبَلُهُ، وفي التنزيل العزيز: {فَأَيْنَمَا تُوَلُّوا فَثَمَّ وَجْهُ اللَّهِ}، وقوله تعالى: { فَأَقِمَّ وَجْهَكَ لِلدِّينِ حَنِيفًا }؛ أي اتَّبِعِ الدِّينَ الْقَيِّمَ، والجمع أَوْجُهُ وُجُوهٌ وفي الحديث: لَتُسَوَّنَ صُفُوفُكُمْ أَوْ لَيُخَالِفَنَّ اللَّهُ بَيْنَ وُجُوهِكُمْ؛ أراد وُجُوهَ القلوب، وُجُوهُ البلد أو القوم: أشرافه، ويقال: هذا وَجْهُ الرَّأْيِ أي هو الرَّأْيُ نَفْسُهُ، وَاتَّجَّهُ لَهُ رَأْيٌ أي سَنَحَ بِمَعْنَى عَرَضَ وَأَقْبَلَ، وهو افْتَعَلَ، صارت الواو ياء لكسرة ما قبلها، وأُبدلت منها التاء وأُدغمت ثم بُيِّ عليه قولك قعدت تُجَاهَكَ وَتُجَاهَكَ أي تَلَقَّاءَكَ، والجِهَةُ وَالْوَجْهُهُ جميعاً: الموضع الذي تَتَوَجَّهُ إليه وتقصد. وضَلَّ وَجْهَهُ أَمْرُهُ أي فَصَدَهُ؛ وَالْوَجْهَةُ: القِبْلَةُ وَشِبْهَهَا في كل وجهة أي في كل وجه استقبلته وأخذت فيه، وَتَجَهَّتُ إِلَيْكَ أُنْجَهُ أي توجهتُ لَأَنَّ أَصْلَ التَّاءَ فِيهِمَا واو، وَوَجَّهَ إِلَيْهِ كَذَا: أَرْسَلَهُ، وَوَجَّهْتُهُ فِي حَاجَةٍ وَوَجَّهْتُ وَجْهِي لِلَّهِ وَتَوَجَّهْتُ نَحْوَكَ وَإِلَيْكَ، والمعنى إجمالاً الإقبال بالوجه على أمر ما أقصده. (محمد ابن منظور، د ت، ص 4775-4777)

أما من الناحية الاصطلاحية وفي ميدان علم النفس الاجتماعي فلم يتفق الباحثون في هذا الميدان على تعريف محدد، بل ثمة من أشار إلى وجود أكثر من خمس مائة تعريف لهذا المفهوم، (عبد الطيف خليفة، محمود شحاتة، د ت، ص 8) وقد أمكن للباحث تبعا لمراجعاته في بعض من تلك التعريفات الوصول إلى صياغة تعريف لمفهوم الاتجاه النفسي على النحو التالي: "استجابة نفسية عامة عند الفرد نحو مثيرات محددة مرتبطة بموضوع معين في البيئة التي يعيش فيها الفرد، تنظمها وتوجهها خبرات الفرد السابقة بما يكفل تقديمها وتعميمها على سلوكياته في المواقف والظروف المشابهة، وتعكس تفاعل مكونات ثلاث (معرفي - أفكار الفرد ومعارفه ومعتقداته حول موضوع الاتجاه - وجداني - جملة المشاعر والخصائص الوجدانية المتعلقة بموضوع الاتجاه - وسلوكي يعكس استعداد الفرد لاستجابة محددة نحو موضوع الاتجاه) لتركيب ثابت نسبيا يوجه سلوك الفرد بعيدا أو قريبا نحو عناصر بيئته"، في حين عرف الباحث مفهوم الاتجاه من الناحية الإجرائية على

أنه: "تقدير ذاتي يقوم به السائق، يعكس استجابة ثابتة نسبياً نحو مثيرات تتعلق بالسلامة المرورية على الطريق، من خلال الإجابة على البنود المتضمنة في المقياس تبعا لبدائل الاستجابة المتدرجة من أقصى درجات المعارضة إلى أقصى درجات القبول لمضمون العبارة، وهي (معارض تماماً، معارض، غير متأكد، موافق، موافق تماماً)، يمكن ترجمتها إلى درجات تحدد نوع الاتجاه الذي يحمله السائق نحو أبعاد السلامة المرورية التي حصرها الباحث في ثلاثة أبعاد رئيسية هي : الاتجاه نحو السلوك المروري السليم وتقيسه البنود رقم (1.2.3.4.6.9.11.16.18.20.21.26.27.29.32.35.40)، الاتجاه نحو الاهتمام بعوامل السلامة في المركبة وتقيسه البنود رقم (5.7.12.14.17.19.25.28.39) والاتجاه نحو التقيد بأنظمة وقواعد المرور وتقيسه البنود رقم (8.10.13.15.22.23.24.30.31.33.34.36)"

3.5. السائق:

من الفعل سَوَّقَ وَسَاقَ، سَاقَ الإِبِلَ وغيرها يَسُوقُهَا سَوْقًا وَسِيَاقًا، وهو سَائِقٌ وَسَوَّاقٌ، شَدَّدَ للمبالغة، وقوله تعالى {وَجَاءَتْ كُلُّ نَفْسٍ مَعَهَا سَائِقٌ وَشَهِيدٌ}؛ قيل في التفسير: سَائِقٌ يَسُوقُهَا إِلَى مُحْشَرِهَا، وَالسَّاقَةُ جَمْعُ سَائِقٍ وَهُمْ الَّذِينَ يَسُوقُونَ جِيْشَ الْعُرَاةِ وَيَكُونُونَ مِنْ وِرَائِهِ يَحْفَظُونَهُ وَيَقُودُونَهُ. (محمد ابن منظور، د ت، ص4321)

السائق من الناحية الاصطلاحية هو كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك . (الجريدة الرسمية، 2009، ص 5)

وقد عرف الباحث من الناحية الإجرائية السائق على أنه: "الشخص الحاصل على رخصة قيادة الصنف (ب) مستوفية الشروط القانونية، سواء كانت إختبارية مؤقتة أو دائمة، والتي تسمح لصاحبها بقيادة مركبة من ثمانية مقاعد والسائق تسعة، الوزن الإجمالي للعربة لا يتعدى (3500) كلغ والعربة المقطورة لا يتعدى وزنها (750) كلغ".

4.5. المركبة:

من الفعل ركب: رَكَبَ الدَّابَّةَ يَرْكَبُ رُكُوبًا: عَلَا عَلَيْهَا، وَالاسْمُ الرِّكْبَةُ بِالْكَسْرِ، وَكُلُّ مَا غُلِيَ فَقَدْ رُكِبَ وَارْتُكِبَ، وَالْمَرْكَبُ: الدَّابَّةُ، تقول: هَذَا مَرْكَبِي، وَالْجَمْعُ مَرَائِبُ وَالْمَرْكَبُ: الْمَصْنُورُ، تَقُولُ: رَكِبْتُ مَرْكَبًا أَيْ رُكُوبًا، وَالْمَرْكَبُ: الْمَوْضِعُ، (ابن منظور، د ت، ص 2672) والمركبات جمع مفردة مركبة.

والمركبة هي " كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر " (الجريدة الرسمية، 2009، ص5)

وقد عرفها الباحث من الناحية الإجرائية على أنها: "كل سيارة من النوع الخفيف ذات أربع عجلات، موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع لا يتعدى وزنها مع الحمولة (3500) كلغ، مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع الذاتي تسير على الطريق، ويستثنى من ذلك السيارات الثقيلة أو الشاحنات والحافلات والدراجات بنوعيتها والمركبات المتمفصلة " (انظر الملحق الخاص بالعدد 45 من الجريدة الرسمية)

5.5. السلامة المرورية :

عند البحث في التراث الأدبي ذي الصلة بمفهوم السلامة المرورية نصل حيناً إلى الاعتقاد بأن هذا المفهوم وعلى الرغم من كثرة تداوله، إلا أنه حديث العهد بالتناول في مجال البحث العلمي بمختلف أنساقه، وهو ما شكل صعوبة للباحث في تحديد تعريف محدد يتسق مع الإطار العام للدراسة ويخدم أهدافها، كما لم تكشف عملية البحث المكتبي حول المفهوم إلا عددا قليلا من التعريفات خضعت أبعاد الصياغة فيها إلى الأطر والأنساق العامة التي جرت تحتها تلك البحوث سواء كانت أمنية أو هندسية أو قانونية.

وقد ارتبطت نشأة مفهوم السلامة المرورية مع البحوث التي أجراها الباحث الأمريكي وليام هادن، الذي أسندت له مهمة تكوين برنامج وطني لخفض عدد الحوادث على الطرقات الأمريكية، فقدّم ما سمي فيما بعد مصفوفة هادن، التي اشتملت على العناصر الرئيسية المرتبطة بوقوع حوادث المرور، وقد تبنت وزارة النقل والمواصلات الأمريكية هذه المصفوفة كأساس لبرنامج الأنظمة ومواصفات السلامة التي تضعها منذ سنة (1968)، والتي تركز أساسا على العناصر التي أوردتها هادن في مصفوفته وهي (الطريق، المركبة والسائق). (سعد القاضي وآخرون، 1994، ص464)

واستنادا إلى هذه العناصر الثلاث انتظم عمل الباحثين نحو صياغة تعريف جامع مانع لمفهوم السلامة المرورية، فتحدد العلاقة بينها كفيل بتحديد ماهية السلامة المرورية، غير أن صعوبة تمثل تلك العلاقة، جعلت فريقا من الباحثين يلصق لفظا جديدا بالمفهوم، ويُعبّر عنه بمستوى السلامة المرورية، ونستطيع وفق ذلك تحديد السلامة المرورية تبعا لمجموعة من المؤشرات مثل عدد الحوادث المرورية المسجلة وعدد الوفيات وعدد المصابين بحسب الكيلومترات المقطوعة وعدد المركبات المسجلة، (سعد القاضي وآخرون، 1994، ص466) وقد برّر هذا الفريق صحة توجهه بالقول:

أن الدراسات والأبحاث المرورية المرتبطة بمفهوم السلامة المرورية تسعى دوماً إلى تحسين مستوى السلامة المرورية على الطريق، ويترجم هذا التحسين تراجع في عدد حوادث المرور وعدد المصابين والوفيات، والتخفيف من حدة الحوادث وخطورتها.

ويكشف التحليل المفاهيمي لهذا التصور التعبير عن مفهوم السلامة المرورية بصياغة كمية يمكن معها الحكم على فعالية البرامج التي تهدف أساساً إلى تحقيق السلامة المرورية لمستخدمي الطريق، وعلى الرغم من معقولية التصور إلى حد بعيد، إلا أن فريقاً آخر من الباحثين رفض فكرة المزاجية بين تلك الصبغة الكمية والسلامة المرورية، فمفهوم السلامة المرورية حسبهم مطلب تنشده المجتمعات المعاصرة وليس رقماً، وهو في حد ذاته مبدأ قائم على مواجهة مختلف العوامل التي تساهم في وقوع حوادث المرور، وفق ذلك فإن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تعني " تأمين الوسائل التي تساهم في تسيير العملية المرورية في ظل توفر أسباب السلامة من مختلف الجوانب، حيث يتولى الجانب الأول توعية الإنسان بقواعد وأنظمة المرور الصحيحة والإجراءات التي توفر له أسباب السلامة، وفي الوقت نفسه تطبق الجزاء على من يخالف هذه الأنظمة، في حين يتولى الجانب الثاني مراعاة تأمين وسائل السلامة في المركبات وضرورة أهليتها للسير على الطرق، فيما يقوم الجانب الثالث من جوانب السلامة المرورية بتصميم الطرق حسب المواصفات القياسية، ومتابعة صيانتها بما يضمن سلامة مستخدميها. (علي الرشيدي، 2005، ص45)

يقدم التعريف تصور عاماً لأبعاد السلامة المرورية، وهو المنطلق الذي أسس عليه الباحث تعريفه المقترح للسلامة المرورية بما يخدم الإطار والتصور العام للدراسة والتي تبحث في فاعلية برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، وبناء على هذا الأساس فإن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تعني " تبني السائق كافة اللوائح والنظم المرورية والإجراءات الوقائية - كالعقل، وسلامة الحواس، ومعرفة أنظمة وتعليمات المرور، والتركيز أثناء القيادة، والإحساس بالمسؤولية، والإلمام بميكانيكا المركبة، وصيانتها بشكل مستمر - بما يمنع الوقوع في حوادث مرورية على الطريق، لضمان سلامة السائق نفسه والركاب وكذا المركبة، وهو ما يعكس على نحو غير مباشر حرصاً في الحفاظ على أمن مقومات البلد البشرية - أي تقليل عدد المصابين والوفيات - والاقتصادية - الخسائر في الممتلكات العامة والخاصة المترتبة عن الحوادث - ".

سادسا: التوجهات البحثية النفسية و الاجتماعية في مجال السلامة المرورية:

لئن اتسعت رقعة صفحات هذا العنصر من الفصل الأول كمدخل تقعيدي لفهم الظاهرة موضوع البحث ضمن الفضاء المحلي على قلة المراجع التي توفرت لدينا فإن الغرض الرئيسي من ذلك هو إبراز تموقع الدراسة الحالية ضمن المحاولات البحثية التي عكفت على استجلاء معالم الموضوع، ورصد الإرهاصات المتقدمة للاهتمام العلمي بموضوع انقسمت معالم البحث فيه إلى ملمحين بارزين، اهتم الأول بفهم ظاهرة حوادث السير وتشخيص مشكلة أثقلت بآثارها كاهل العديد من الدول، في حين اهتم الثاني بمحاولة التصدي للمشكلة والتقليل من آثارها، وهو الإنقسام الذي انسحب على عرض مضامين هذا العنصر مع إبراز انتماء تلك الدراسات التي انقسمت إلى دراسات سيكولوجية اهتمت بالأبعاد النفسية وأبرز المتغيرات ذات الصلة بالوقوع في حوادث السير والآثار المترتبة عنها، ودراسات سوسيولوجية عנית بتسليط الضوء على الملمح المجتمعي للمشكلة، وهو التقسيم الذي مكن من مقارعة الموضوع وتذليل العنصر بقراءة وتعليق عام رسم الخطوط العريضة للدراسة الحالية الموسومة بـ "بناء برنامج نفس اجتماعية لتعديل اتجاهات سائقين المركبات نحو السلامة المرورية"

1.6. التوجهات البحثية النفسية:

تنطلق الدراسة النفسية للسلوك المصاحب للقيادة وحوادث الطريق من منظور سلوكي واع، ينظر إلى قيادة السيارات على أنها عملية تفاعلية لها مستويان، أحدهما يتعلق بالتفاعل مع السيارة كآلة، والآخر يتعلق بالبيئة المحيطة والطريق، ويخضع هذا التفاعل لمنظومة سلوكية تحكمها قواعد ومهارات محددة، وفي ضوء هذا المنظور فإن سلوك قائدي السيارات يتكون من مجموعة من الاستجابات التي تعكس جوانب متعددة من الخاصة، بعضها مرتبط بسمات الشخصية، والآخر مرتبط بالمتغيرات المعرفية، والثالث مرتبط بالحالات الانفعالية المرتبطة بالضغوط الحياتية للمشقة والتي تزيد من استعداد الأفراد لارتكاب حوادث المرور وبعض الخصائص النفسية التي تقف خلف سلوك الأفراد كالتوافق النفسي والاجتماعي ومستوى الدافعية ومستوى القيم والأعراف والتعب والنوم أثناء القيادة، (سميحة دويدار، 194، 2008) هذه المتغيرات النفسية بلورت الاتجاه العام لدراسة سلوك القيادة والاستهداف للحوادث والذي انعكس بشكل مباشر وواضح في محتويات الكتب والدوريات العلمية المتخصصة التي عبرت عن هذه الدراسات والتي نعرض بعض منها في ما يلي :

1.1.6. علاقة سمات الشخصية بحوادث المرور :

اهتمت العديد من الدراسات بمحاولة الكشف عن شخصية السائق والوقوف على سماتها في علاقتها بسلوك القيادة على الطريق، وتحديد نمط الشخصية الأكثر استهدافا لحوادث الطرق، ومن أهم سمات الشخصية التي حظيت باهتمام مبكر في علاقتها بحوادث المرور العدوانية Aggression فقد أكد (Whitlock) سنة (1971) أن (85%) من حوادث المرور في بريطانيا ترجع إلى الميول العدوانية لدى السائقين، كما أشار (Mozar) سنة (1975) إلى وجود ميول عدوانية أكبر عند مخالفتي المرور من السائقين في ألمانيا الغربية، وهو ما تشير إليه أيضا الأبحاث التي قام بها "بيرى" (Perry) عن أن الأشخاص الذين يحصلون على درجات عالية على مقياس القلق والعدوان كانوا أكثر تسجيلا لحوادث المرور من غيرهم (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406، ص 67)

واستخلص (Zelhart) وزملاؤه عام (1974) من تحليله لثلاثة عشر متغيرا من متغيرات الشخصية أن هناك ستة متغيرات منها فقط هي التي أسهمت بصورة دالة في التمييز بين مجموعة منتهكي قواعد المرور ومرتكبي الحوادث من ناحية وغيرهم من الأفراد من الملتزمين بقواعد المرور وغير مرتكبي الحوادث من جهو أخرى وشملت هذه المتغيرات المسؤولية والاهتمام والنظم ومشاعر النقص inferiority والانبساط والانطواء والتشكك suspiciousness والتفكير المستقل independent mindedness من اختبار هاوارث للشخصية العصابية لأيزنك (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص 98)

وقد لاحظ Naatanen & Sumala (1977) أن قيادة السيارة والمواقف المصاحبة لها تستثير السلوك العدواني في أناس طبيعيين في غير هذه المواقف، فمن خلال البحث في العوامل التي تؤدي إلى هذا السلوك العدواني يشير الباحثان إلى أن عملية قيادة السيارة تنطوي على مواقف محبطة بطبيعتها إذ أن من السهل للغاية إذا كان المرء مترجلا أن يتخطى شخصا آخر، بينما يختلف الوضع أثناء القيادة، بالإضافة إلى أن هناك قيود حقيقية في قيادة المركبة تحول بين المرء وتفرغ إنفعالاته وهو ما تمنحه السيارة للسائق يضاف إلى كل ذلك أن الجهود الجسدي والنفسي الذي يحتاج إليه السائق أثناء القيادة بصورة جيدة ووفق نظم قانون السير سوف يزيد من تعب الشخص ونقص عتبة الاحباط لديه، بالإضافة إلى أن القيادة بسرعة وتخطي السيارات الأخرى بمهارة يكسب الفرد قيمة ذاتية، وهو يقوم بهذه المخالفات كرد فعل لظروف أسرية أو في العمل أو في علاقاته مع الآخرين تدفعه إلى محاولة تأكيد ذاته. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406، ص 67)

وقام (Loo) سنة (1979) بدراسة أخرى عن دور سمات الشخصية الأولية في إدراك إشارات المرور traffic signe ومخالفات المرور والتعرض للحوادث، واستعرض فيها عدد من الدراسات السابقة في هذا الموضوع وتبين أن مكون الاندفاعية impulsivité كأحد المكونات الأساسية للانبساط هو المسؤول عن تباين العلاقة بين الانبساط والحوادث المرورية، وتبين أيضا أن مكون البحث عن الإثارة sensation seeking هو المسؤول عن تباين العلاقة بين الاندفاعية والحوادث المرورية، أي أن ارتفاع درجة الفرد على مكون البحث عن الإثارة يرتبط بزيادة وقوعه في الحوادث المرورية، كما أن مكون قصر زمن اتخاذ القرار يفسر العلاقة بين الحوادث المرورية والقدرة على إدراك الصور المخفية للإشارات المرورية في أنواع الرسائل اللفظية، وتشير نتائج الدراسة نفسها عموما أن الذين يرتكبون حوادث السيارات كانوا يتميزون بعدة سمات للشخصية هي الاندفاعية، الحماس، الخجل، الاكتئاب، القلق والانطواء. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص 98)

كما قام (Pestonjee) سنة (1980) بدراسة عن عوامل الشخصية المرتبطة بحوادث المرور لدى السائقين المستهدفين، وقد وجد أن هؤلاء السائقين يختلفون اختلافا دالا عن غير المستهدفين في كثير من السمات والتي ترتبط بوقوع الحوادث وذكر من بينها (الاندفاعية، التردد، الاكتئاب، القلق والحساسية) (محمود أبو النيل، 1995، ص 421) أما الأشخاص المتضررون من الحوادث فيتميزون بعدة سمات تقابل غالبا السمات السابقة وهي الإتران والتعقل والجدية والمغامرة والجرأة ومقاومة الكف والتلقائية والتشدد والثقة بالنفس والانبساط (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص 99)

كما درس (Hauber) سنة (1980) السلوك العدواني لدى السائقين الألمان، من خلال البحث في السمات المتعلقة بهذا السلوك، وذلك بملاحظة ردود أفعال السائقين عند نقاط عبور المشاة في الشوارع، ولاحظ الباحث استجابات (966) مبحوثا من هؤلاء السائقين عند اقترابهم من أماكن عبور المشاة وبخاصة استجاباتهم اتجاه آخر المترجلين الذي يعبر في اللحظة الأخيرة، وقام الباحث بتحليل الاستجابات العدوانية سواء البدنية أو اللفظية، وكذلك عمر السائق وجنسه وغيرها من البيانات التي تم جمعها عن طريق المقابلة بعد تسجيل أرقام السيارات وبالرجوع إلى السجلات أمكن الاتصال بأصحابها، وبإجراء التحليل العاملي لهذه الاستجابات، وصل الباحث إلى عامل سماه "العدوان المكتسب" تشبع عليه أربعة متغيرات هي التعرض للعقاب من قبل في المنزل، السلوك العدواني اتجاه المارة العابرين ومستوى التعليم المنخفض والتعرض للعقاب في الحياة الحالية. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406، ص 64)

كما أكد (Matthews) وآخرون سنة (1991) من خلال دراستهم على (302) من قائدي السيارات ودراسة الارتباط بين الحالة المزاجية وسمات الشخصية، وجود ارتباط إيجابي بين العصابية والعدوانية وسلوك سائقي السيارات، حيث ترتبط هاتان بالشعور بالمشقة الذي يؤدي بدوره إلى انخفاض الانتباه وسوء الحالة المزاجية أثناء قيادة السيارة مما قد يرتبط بارتكاب الحوادث المرورية. (سميحة دويدار، 2008، ص 195)

وأشار (Arnett) وآخرون سنة (1997) من خلال الدراسة التي أجروها على مجموعات من الطلاب الذكور والإناث بمرحلة الثانوي (ن=139) والذين تراوحت أعمارهم ما بين (17-18) أشاروا إلى وجود علاقة بين العدوانية والبحث عن الإثارة والتهور في قيادة السيارات، وأن معظم الطلاب في هذه الأعمار يميلون أيضا إلى قيادة السيارات بسرعة فائقة في الحالة المزاجية الغاضبة أكثر من أي حالة انفعالية أخرى. (سميحة دويدار، 2008، ص 196)

كما قام (Magnavita) سنة (1997) بدراسة تهدف إلى توضيح العلاقة بين نمط الشخصية والاستهداف للحوادث حيث أجريت الدراسة على (73) سائقا من الذكور و(13) من الإناث وأسفرت نتائج هذه الدراسة عن وجود علاقة بين نمط السلوك "أ" و الاستهداف لحوادث الطرق حيث اتضح أن السائقين الذين يتسمون بنمط السلوك "أ" هم الأكثر ارتكابا لحوادث الطرق. (سميحة دويدار، 2008، ص 195)

ونشطت البحوث التي تحاول الكشف عن السمات المرتبطة بسلوك القيادة بشكل عام والاستهداف للحوادث بشكل خاص، فأجرى كل من (Fildes & Derry) سنة (1999) دراستين ميدانيتين على عينة من السائقين الشباب، أجريت الدراسة الأولى على عينة من السائقين مكونة من (18) سائق بمدى عمري من (16-19) سنة وطُبق عليهم اختبار للتقرير الذاتي، حدد الباحثان من خلال التحليل العاملي خمس فئات فرعية للسائقين، كما تم تحديد مجموعة السائقين مرتفعي الاستهداف للحوادث المرورية وهم الذين يتسمون بمستويات مرتفعة من العدوانية المرتبطة بالقيادة والسرعة الشديدة والقيادة بهدف تخفيض التوتر وسرعة القابلية للاستثارة والتهيج والعدائية وفي الدراسة الثانية تمت دراسة عينة فرعية من العينة الكلية (ن=54) في ظل تقديم مهام عالية المشقة فكانت النتيجة هي انخفاض الكفاءة في القدرة على التحكم في الانتباه ونقص مهارة القيادة. (سميحة دويدار، 2008، ص 195)

وبخصوص محور الدراسات العربية فتبرز في الواجهة من جملة الدراسات التي تمت دراسة عبد الله النافع وخالد السيف (1406هـ) بعنوان "تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك قيادة السيارات لدى السائقين السعوديين"، وتكونت عينة الدراسة من (2018) مبحوثاً تراوحت أعمارهم بين (17) عاماً وأقل (38) عاماً وأكثر بالإضافة إلى (115) موقوفاً ممن ارتكبوا حوادث مرورية، وتبين من خلال الدراسة أن أهم عشر تصرفات ترتبط إيجابياً بالحوادث هي (السرعة الزائدة، التجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة، التجاوز بدون استخدام الإشارة، تغيير المسار دون استخدام الإشارة، الانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة، المسارعة في تجاوز الإشارة الضوئية قبل تغييرها، الانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة، التسابق مع السيارات في الطريق العام، قطع الإشارة الحمراء، التجاوز من اليمين)، وعن سمات الشخصية وارتباطها بأنماط القيادة، فقد تبين أن القيادة الآمنة التي تتبع أصول السلامة وتلتزم بالنظم والآداب المرورية ترتبط ارتباطاً إيجابياً بسمات المسؤولية، وارتباطاً سلبياً بسمات الشخصية السلبية كالاندفاعية والعصائية والقهرية والقلق، أما القيادة الخطرة غير الآمنة فارتبطت إيجابياً بسمات الشخصية السلبية وارتباطاً سلبياً بسمات الشخصية الإيجابية. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ)

كما أجريت دراسة أخرى في المجتمع السعودي عن حوادث المرور وعلاقتها بالعوامل النفسية والاجتماعية، وهي الدراسة التي قام بها محمد التويجري وآخرون بعنوان "الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها"، وقد أجريت الدراسة وفق خصائص البيئة السعودية، وعلى الرغم من اتساع رقعة المحاور التي تناولتها الدراسة فقد ركزت الدراسة على الخصائص الشخصية لسائقي السيارات من صغار السن، وأشارت النتائج إلى وجود فروق جوهرية دالة بين السائقين الذين سبق لهم وأن ارتكبوا حوادث ومخالفات مرورية ونظرائهم ممن لم يسبق لهم وأن ارتكبوا حوادث ومخالفات مروية في كل من سمة الاندفاعية والمخاطرة والانبساطية والذهانية. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ)

كما أشار كرم الله عبد الرحمان (1404هـ) في دراسة موسومة بـ "حوادث المرور أسبابها وطرق الوقاية منها" إلى أن هناك جملة من الخصائص المشتركة بين السائقين المتورطين في حوادث السير وأهمها اللامبالاة والتهور وعدم الكفاءة ونقص الخبرة والإفراط في الثقة بالنفس والمركبة، وهي خصائص وسمات مرتبطة بجملة من المخالفات المرورية التي عددها الباحث في دراسته وأهمها

الإفراط في السرعة، التجاوز والوقوف غير النظامي، تعاطي المسكرات والمخدرات. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص46)

2.1.6. الجوانب العقلية والمعرفية المرتبطة بحوادث المرور :

اهتمت الدراسات في هذا المحور بالمتغيرات العقلية والمعرفية التي يمكن أن تؤثر في قيادة الأفراد لمركباتهم، وقد اتجهت الدراسات إلى محاولة الربط بين سلوك القيادة والجوانب المعرفية والعقلية للسائق، وهو ما كان يطلق عليه فيما سبق مصطلح "الفهم" وأصبح يسمى بالسلوك المعرفي والذي يشمل كل العمليات المعرفية والفكرية وكل ما يرتبط باتخاذ القرار كما أن هذه الفئة من الدراسات تأخذ في حسابها القدرة على تقدير المسافات والانتباه والإدراك وغيرها من القدرات، وبالنظر إلى ما قدمته هذه الدراسات نجد أنها قد أغفلت استخدام التحليل (العالمي) للواجبات والمسؤوليات المتعلقة بالقيادة والتي تمكننا من الوقوف على المنطقيات الضرورية للقيادة الناجحة، (سميحة دويدار، 2008، ص199) ونظرا لاتساع مجال هذه الفئة من الدراسات فقد اقتصر العرض على عدد محدود من الدراسات الأجنبية والعربية ومن هذه الدراسات الدراسة التي أجراها (Liotan micheal) سنة (1973) للعلاقة بين الانتباه وحوادث المرور، وطبق الباحث اختبار الانتباه السمعي الاختياري Auditory sélective attention test على عينة من السائقين، وقد كشفت النتائج عن ارتباط معدل الانتباه بعدد الحوادث، كما وجد أن معامل الارتباط بين توزيع الحوادث وعدد الأخطاء في الاختبار بلغ (0.51)، كما خرج الباحث من نتائج الدراسة بتوصيات ملزمة بتطبيق اختبار الانتباه السمعي الانتقائي على المترشحين الجدد لنيل رخصة القيادة، وقد أظهرت الدراسة ارتفاع معدل الانتباه بعد تطبيق المقياس بنسبة بلغت (15%). (محمود أبو النيل، 1995، ص418)

كما تصدى (loo) سنة (1978) بالبحث والدراسة لنمط الإدراك الخاص بالاعتماد على المجال والاستقلال عنه وقدرة السائقين على إدراك إشارات المرور اللفظية verbal والرمزية symbolic التي تم تم تصميمها لغرض التجربة إضافة إلى مناظر لشوارع حقيقية طلب من المبحوثين تحديدها ، وعلاقة ذلك ببعدي الإنبساط والعصائية، وقد تكونت عينة الدراسة من مجموعتين إحداها تجريبية والأخرى ضابطة وتم عرض (32) شريحة تحتوي على إشارات مرورية مخفية في مناظر من شوارع حقيقية على المجموعة التجريبية بينما عرض على المجموعة الضابطة (32) شريحة لإشارات مرورية تم إخفاء ما حولها، وتمثلت مهمة المبحوثين في المجموعتين في أن

يحددوا الإشارات المرورية لفظيا في كل شريحة ، وكان المتغير التابع هو فترة الكمون أو الفترة الزمنية التي يستغرقه المفحوصون للإجابة على مضمون الشريحة، وكلما كان الفترة قصيرة والإجابة صحيحة كان ذلك دليلا على زيادة في القدرة الإدراكية وتبين من النتائج أن الشخص الانبساطيين احتاجوا إلى زمن أطول للتعرف على الإشارات المرورية المخفية كما كشفت تقاريرهم الذاتية أنهم أكثر وقوعا في المخالفات والحوادث المرورية مقارنة بأقرانهم الانطوائيين، كما تبين أن الأشخاص المعتمدين على المجال يحتاجون لزمن رجوع أطول للتعرف على الإشارات المرورية المخفية مقارنة بأقرانهم غير المعتمدين على المجال في إدراكهم، أي أن الانبساط والاعتماد على المجال يرتبطان بقيادة السيارات والسجل المروري للفرد (loo.1979 نقلا عن: محمد التويجري وآخرون، 1421هـ)

كما نشر (B. Rezestraten) سنة (1982) استعراضين لبحوث حوادث المرور، ذكر فيهما أن الإدراك السطحي كانت له علاقة بتكرار حوادث المرور مقارنة بمجموعة السائقين ذوي الإدراك الثاقب، فقد أورد في استعراضه الأول أن السائقين ذوي الادراك السطحي أبطأ في اكتشاف والتعرف على المواقف الخطيرة، كما تعوزهم المهارة في تغيير المسار بتغير الظروف الطارئة على الطريق، كما أنهم يفتقدون للقدرة على ملاحظة ما حولهم بخلاف الطريق الي يسيرون عليه، أما في الاستعراض الثاني فقد لاحظ الباحث أن القدرة على إدراك الإشارات الخافتة لدى السائقين ذوي الإدراك السطحي أبطأ منه لدى المجموعة الثانية (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص65)

ومن الدراسات التي اهتمت بها المبحث دراسة (Héro) وآخرون سنة (1996) وهي الدراسة التي أعدت بغرض الكشف عن الميكانيزمات الأساسية لتقدير السائقين للمسافة الموجودة بين السيارة التي يقودها والسيارة التي أمامه وذلك في ظل ثلاثة ظروف متباينة، تم في الظرف الأول سؤال خمسة سائقين عن تقييم المسافة الموجودة بين سيارته والسيارة التي أمامه في ظل سرعات مختلفة أما الظرف الثاني فجلس فيه السائق في مقعد الراكب وقام بتقدير المسافة بينه وبين السيارة التي أمامه في ظل سرعات مختلفة أيضا وفي الظرف التجريبي الثالث تم عرض شريط فيديو من خلال ثلاث شاشات لعرض القيادة وتقدير السائق للمسافة بين سيارته والسيارة التي أمامه، وكشفت النتائج عن أن تقديرات المسافة تعتمد على حدة السرعة فكلما كانت السرعة شديدة قلت دقة تقدير المسافة والعكس صحيح. (سميحة دويدار، 2008، ص199)

كما أوضحت دراسة (Goode et al) سنة (1998) أن كبار السن أكثر وقوعاً في حوادث السيارات من مقارنة بغيرهم من الفئات العمرية الأخرى وفق ما كشفت عنه نتائج الدراسة الحالية باستخدام بطارية اختبارات المختصرة برمز UFOV أي Useful Field of View وقاد قام الباحثون بمقارنة نتائج المقياس المعد مع غيره من الاختبارات النفسية المعرفية التي تقيس القدرة على الانتباه البصري والقدرات العقلية والذاكرة وذلك على عينة مكونة من (239) سائقاً ، وقد كشفت نتائج الدراسة أن مقياس UFOV أكثر قدرة على التنبؤ بوقوع كبار السن في الحوادث. (Goode et al.1998. p 425)

أما على المستوى العربي فقد قام "فؤاد فايد سالم" سنة (1994) بدراسة العلاقة بين الاستهداف للحوادث وبعض القدرات المعرفية عند سائقي السيارات الثقيلة، واعتمدت الدراسة على عينة مكونة من (100) سائق قُسمت إلى مجموعتين إحداها ضابطة والأخرى تجريبية واستخدم في الدراسة مقياس "وكسلر بلفيو" واختبارات زمن الرجوع البصري والسمعي واختبار التأزر، وكشفت نتائج الدراسة عن أن هناك ثلاث اختبارات فرعية من مقياس (وكسلر بلفيو) قد ميزت بين المجموعتين التجريبية والضابطة، حيث تفوقت المجموعة الضابطة في نسبة الذكاء العليا وسرعة زمن الرجوع، كما أوضحت نتائج التحليل العاملي وجود عامل عام للذكاء يميز مجموعة المستهدفين للحوادث وعامل القدرات النفسية الحركية لدى المجموعتين في التأزر البسيط بسرعاته المختلفة (سميحة دويدار، 2008، ص195)

أما في الدراسة التي أجراها أبو النيل سنة (1985) والتي بلغ عدد أفراد عينتها (24) سائقاً لنقل الركاب في مدينة القاهرة والمستهدفين للحوادث المرورية بمتوسط عمري قدره (37) عاماً ومتوسط خبرة (15) عاماً، وجد أن درجات المستهدفين على اختباري ترتيب الصور ورموز الأرقام وهما من المقاييس الفرعية لاختبار الذكاء أعلى من درجات غير المستهدفين -السائقين الذين لم يسبق لهم وأن تعرضوا لحوادث مرور- ومن الغريب أن اختبار ترتيب الصور يقيس قدرة الفرد على فهم وتقدير الموقف والقدرة على التخطيط وتحديد العواقب، كما أن رموز الأرقام يعكس المرونة في مواجهة مواقف التعلم الجديدة، كما أنه يقيس التناسق البصري الحركي وهو ما يشير إلى تناقض نتائج الدراسات المختلفة حول هذا المبحث وعلاقته بحوادث المرور، وقد برّر (محمود أبو النيل، 1995) هذا التناقض بسيطرة عامل الخبرة حيث يستخدم السائقون الحد الأدنى من القدرات المتطلبة لعملية القيادة وتصبح الشخصية والنواحي الانفعالية هي الأساس وراء وقوع الحوادث (محمود أبو

النيل، 1995، ص416) في الوقت الذي يشير فيه "لوير" (1966) إلى أن الذكاء وحسن التقدير يرتبطان حتماً بسلامة القيادة، مع ذلك فالعلاقة بينهما ليست ثابتة، فالأخير هام في تنمية مهارات مستحسنة عند سائق المركبة ولكن الذكاء الذي يزيد عن مقدار معين يصبح أقل في الأهمية، وقد بينت البحوث أن السائق متوسط الذكاء يكون أكثر أماناً في القيادة من غيره، فالأشخاص ذوو القدرة العقلية الأعلى من المتوسط يتعلمون بسرعة لكنهم لا يحفظون بنفس الدرجة من التحكم في أداء الأعمال البسيطة التي تندرج تحتها الكفاءة في الإلمام بقواعد المرور. (محمود أبو النيل، 1995، ص419)

ومن ثم فقد أكدت الدراسات بما لا يدع مجالاً للشك أن القدرات العقلية تعد من العوامل الجوهرية المساهمة في ارتكاب الحوادث، وأن أكثر هذه القدرات هي إدراك المسافات وسرعة الاستجابة الحركية والبصرية، وبالتالي أكدت هذه الدراسات أهمية إجراء الفحوص على القدرات العقلية للراغبين في قيادة السيارات لتلافي الوقوع في الحوادث.

3.1.6. المتغيرات النفس اجتماعية:

اتجهت البحوث والدراسات المندرجة تحت مظلة هذا المحور نحو دراسة متغيرات متعددة؛ منها الدراسات التي اهتمت بالاتجاهات النفسية، والدراسات التي اهتمت بالتوافق وضغوط الحياة المثيرة للمشقة والصراعات والحالات المزاجية وكذا الانفعالية، بالإضافة إلى قيادة السيارة تحت وطأة ظروف معينة من شأنها أن تعرّض صاحب السيارة ومستخدمي الطريق السيارة لإصابات، ومنها التعب والإرهاق والنوم أثناء القيادة وتعاطي المخدرات و المسكرات، وقد انقسمت هذه الفئة إلى نوعين من الدراسات، إحداهما تركز على الاتجاهات والدوافع النفسية والأخرى تركز على القيادة الخطرة تحت وطأة عوامل نفسية مؤثرة على القيادة، فأما الأولى فتتعلق من فرض أساسي وهو أن السلوك الخارجي القابل للملاحظة ما هو إلا انعكاس لعوامل ذاتية تتصل بالأداء أو القيم و الاتجاهات، وأنه إذا ما تكرر من الفرد حدوث بعض الأفعال بالخطأ فإن جانباً رئيسياً منها يرجع إلى هذه المتغيرات، وأن معرفة آرائه في هذه المتغيرات يتيح مزيداً من الفهم للعوامل المسببة للحوادث، وقد أكدت الدراسات في هذا الصدد أن السائق باتجاهاته وآرائه وفكره هو جزء من نسق تفاعلي، لذا فالأفراد حينما يفسّرون المشكلة المرورية وحوادث الطرق فإنهم لا يفسرونها في ضوء محركات موضوعية كحالة الطرق وحالة المركبة بل يفسرون وجود مشكلات مرورية في ضوء مدركاتهم وأحكامهم واتجاهاتهم نحو الآخرين، مما يؤكد على أن تفاعل الأفراد على الطريق لا يتم

في ضوء متغيرات موضوعية بل يتم في الغالب وفق اتجاهاتهم الذاتية وتحيزهم الشخصي، (سميحة دويدار، 2008، ص 201) وقد شكلت بحوث الاتجاهات مجالا فسيحا تأكيداً لعلاقة الاتجاهات النفسية بتحديد سلوك السائقين. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص 66)

ومن بين الدراسات التي اهتمت بموضوع الاتجاهات النفسية نحو مهمة القيادة driving task والتي أحسب أن لها صلة بوقوع السائقين في حوادث المرور، على الرغم من تضارب وجهات النظر في مجال السيكلوجيا الاجتماعية حول العلاقة بين الاتجاهات كما يعبر عنها لفظيا والسلوك الفعلي للأفراد، كما لا يسعنا أن ننفي أن العديد من الاتجاهات التي ترتبط بالقيادة تزيد من احتمال المخاطر، ففي دراسة أعدها (Mosel & Goldstein) سنة (1983) تم خلالها إجراء تحليل عاملي لاستجابات (323) سائقا على بطارية اتجاهات تغطي (14) مجالا عريضا يرتبط بالقيادة، تم استخلاص خمسة عوامل أولية هي الاتجاه نحو السرعة (مثلا القيادة بسرعة عالية تعطي المعنى المثير للقوة النفوذ) والاتجاهات نحو الأشخاص الآخرين الذين يستخدمون الطريق (مثلا أن الشاحنات الكبيرة يجب إبعادها عن الطريق كثيفة المرور)، والاتجاهات نحو الشرطة (إذا كان رجل المرور سيئ الخلق فهذا يدفعك إلى عدم احترام القانون) والاتجاهات نحو السيارة (نوع وحالة السيارة تعبر عن شخصية ونفوذ صاحبها) والاتجاهات نحو إدراك المسؤولية الشخصية عن الحادث (حوادث المرور مسألة قدر وصدفة)، وقد تم الوصول إلى عاملين من هذه العوامل الخمسة في تحليلات عاملية لاحقة تُعزز مخاطر سلوك القيادة، الأول هو الاتجاه نحو سبب الحادث وهو قريب من عامل التحكم النوعي للقيادة، وقد ارتبط هذا العامل بعدد الحوادث التي أقر الشخص بمسؤوليته عنها، فكلما كان عدد الحوادث كبيرا كان هناك ميل كبير لإقرار المسؤولية الشخصية أكثر من عزو Attribution المسؤولية لعوامل الصدفة، وافترض (Mosel & Goldstein) أن اعتراف الشخص بمسؤوليته عن الحادث ربما يُعزز الاتجاهات الشخصية المرغوبة favorable نحو أسباب الحوادث، ومع ذلك فإن هذه العلاقة تبدو عكس الاتجاه المتوقع للتنبؤ الخاص بمركز التحكم، فالمتوقع أن السائقين مرتفعي المخاطرة يعزّون سبب الحوادث لعوامل خارج نطاق تحكمهم أكثر من غيرهم، أما العامل الثاني الذي يرتبط بتعزيز الخطر فهو الاتجاهات نحو السرعة وقد أطلق عليه الباحثان اسم السرعة التنافسية - العدوان - والذي ارتبط إيجابيا بكل من عدد المخالفات والحوادث المرورية التي يعتقد الفرد أنه مسؤول عنها، والاتجاهات التي تم قياسها بهذا

المقياس تنطوي على تقييم للمخاطرة والبحث عن الإثارة أثناء القيادة. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص108)

في حين قام (Parry) بدراسة مفهوم أكثر عمومية للاتجاه العدواني الذي يرتبط بالقيادة يبدو أنه يتمايز نظريا عن تصور (Mosel & Goldstein)، فأشكال السلوك التي تتضمن هذا التكوين النظري للاتجاه تعبر عن الأفعال العدوانية في إطار سياق مفهوم القيادة، فتوجه نحو الشخص نفسه أو سائق آخر أو نحو شيء آخر مثل السيارة، وتقع هذه الأفعال عبر متصل للشدة يتراوح من توجيه اللوم والسباب للسائق الآخر إلى محاولة إقصاء السيارة الأخرى بعيدا عن الطريق، وكشفت النتائج عن أن نسبة كبيرة من الشباب البريطاني والأمريكي يحملون مثل هذه الاتجاهات والأفكار العدوانية، ويبدو أن هذه الميول تنتشر أكثر لدى السائقين الذين تتراوح أعمارهم بين (17-30) سنة، فهذه المجموعة من السائقين تساهم بنسبة كبيرة في الحوادث مقارنة بأقرانهم من الجمهور العام للسائقين، وعلى ذلك يبدو أن الاتجاهات العدوانية التي ترتبط بالقيادة تتباين في ضوء متغيرات العمر والجنس ومهام القيادة. (محمود أبو النيل، 1995، ص420)

ويعد النظر إلى القيادة على أنها وسيلة لخفض التوتر وتعزيز الذاتي enhancement self أحد الاتجاهات التي ترتبط بمخاطر القيادة، ويشير (Romei) إلى أن الشباب الذين سبق لهم ارتكاب حوادث مرور يحملون ثلاثة أنواع من الاتجاهات هي: (الاتجاه نحو القيادة كنشاط يخفف التوترات النفسية، الاتجاه نحو القيادة كشكل من أشكال السلوك التعويضي عن دور الراشدين، أما الأخير فهو النظر إلى القيادة على أنها سلوك يمكن الإفصاح من خلاله عن قدرة الشخص الذاتية. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص110)

وفي دراسة (Varner & Hein) عام (1973) حول الاتجاهات نحو استخدام حزام الأمان، تبين أن السائقين يستخدمون غالبا الحزام في الطرق السريعة أكثر من استخدامهم إياه وسط المدينة، كما يستخدمونه أكثر في الرحلات الطويلة مقارنة بالرحلات القصيرة، وعند الأحوال الجوية السيئة أكثر من استخدامه في ظل الأحوال الجوية العادية، ولم تكشف النتائج عن وجود علاقة متسقة بين استخدام حزام الأمان وعمر السائق، في حين أثبتت الدراسة وجود علاقة بين استخدام الحزام ومتغيرات مثل التعليم والمستوى الاجتماعي الاقتصادي، فالسائقون ذوو المستويات التعليمية والاجتماعية الأعلى كانوا يميلون إلى استخدام الحزام أكثر من غيرهم، كما أظهرت النتائج استخدام أصحاب السيارات الجديدة الحزام أكثر مما يستخدمه أصحاب السيارات

القديمة، ورغم ذلك لم يكن استخدام الحزام مرتبطاً بسجل الحوادث المرورية للسائق، والنتيجة الأهم المستقاة من هذه الدراسة تكشف أن اتجاهات الشخص نحو استخدام حزام الأمان واستخدامه فعلياً متناقضة، فالمستخدمون للحزام وغير المستخدمين له قد أبدوا اتجاهات إيجابية نحو استخدام الحزام كوسيلة أمان للسيارة، ولم يكن الفرق في هذا الاتجاه كبيراً بين المجموعتين، على أن السائقين الذين يؤيدون فكرة إصدار تشريع يلزم السائقين باستعمال حزام مقعد السيارة كانوا غالباً ما يستخدمون الحزام بالفعل أكثر من الآخرين، وأن السائقين ذوي مستويات التعليم الأقل كانوا يعتقدون أيضاً بضرورة إصدار تشريع يقضي بضرورة استخدام الحزام على الرغم من أنهم لا يستخدمونه إلا بمعدلات أقل، وأوضح النتائج أن الأشخاص الذين يعارضون إصدار تشريع لاستعمال الحزام يوافقون على استخدامه ولكن بدون تشريع، فهم من حيث المبدأ يعارضون إصدار تشريعات تجبر الناس على استخدام حزام الأمان، ويتضح من هذا التفاوت القائم بين الاتجاهات الإيجابية - كما يعبر عنها لفظياً - نحو إصدار تشريع يلزم السائقين باستخدام الحزام والاستعمال الفعلي للحزام يعلق الباحثان بالقول أن هذا التفاوت ربما يرجع على دراية السائق بان استخدامه للحزام يجنبه بعض الخطر، أما عدم استخدامه فهو يمثل نوعاً من الدفعية اللاشعورية ضد المخاطر المحتملة وهو التأويل ذاته الذي يذهب إليه محمد النابلسي في تفسيره لوقوع السائقين في حوادث المرور (أنظر محمد النابلسي، 2002)، ويضيف الباحثان تفسيراً آخر مؤداه أن الناس يميلون إلى توضيح وتعريف مواطن الخطر للآخرين في موقف ما في حين أنهم أنفسهم يستهينون أو يستبعدون إمكان حدوث هذا الخطر لهم. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406، ص 71-73)

ضمن نفس السياق البحثي تمت على المستوى العربي عدة دراسات تعنى بموضوع الاتجاهات لعل أبرزها الدراسة التي أعدها سليمان السلامة سنة (2002) بهدف التعرف على اتجاهات السائقين السعوديين نحو استخدام حزام الأمان، وذلك استناداً لاستجابات (1561) سائقا ودلالة الفروق في طبيعة الاتجاهات بين السائقين وفق متغيرات عديدة اشتملت عليها الدراسة أهمها: (الجنس، العمر، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي، الوظيفة، خبرة القيادة، عدد المخالفات المرتكبة، عدد الحوادث المرورية، نوع السيارة) وقد أشارت نتائج الدراسة إلى وجود اتجاهات إيجابية عند السائقين نحو استخدام حزام الأمان في المركبات، بالإضافة إلى اتساق الاستجابات على أن استخدام الحزام يشكل سلوكاً حضارياً فضلاً عن دوره في تفعيل سلامة الأفراد عند التعرض للحوادث، كما أشارت النتائج إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند

مستوى أقل من (0.05) بين بعض فئات المتغيرات الديموغرافية، بالإضافة إلى وجود علاقة ارتباطيه دالة إحصائياً عند مستوى (0.05) بين المتغيرات الديموغرافية لأفراد العينة باستثناء الجنسية ونوع المخالفات المرورية ونوع السيارة من جهة واتجاهاتهم نحو استخدام حزام الأمان. (سليمان السلامة، 2002).

وتناول عبد الحميد صفوت إبراهيم سنة (1991) العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة وحوادث المرور وتكونت عينة الدراسة من (622) طالباً من الطلاب بجامعة الملك سعود بمتوسط عمري (22.3+2.2) سنة، طبق عليهم مقياس الاتجاه نحو المخاطرة حيث جاءت نتائج الدراسة لتوضح وجود فرق دالة بين مرتكبي الحوادث المرورية في الاتجاه نحو المخاطرة كدرجة كلية وكذلك درجاته الفرعية، كما اتضح أن وجود ارتباط بين عدد الحوادث المرورية ودرجة الاتجاه نحو المخاطرة كما ظهر تفاعل بين الحوادث المرورية والسن والاتجاه نحو المخاطرة. (فرج طه، 1994، ص 472)

وتطرق سعد الشهري سنة (2003) لبحث يرصد اتجاهات الشباب نحو المشكلة المرورية، محاولة منه للتعرف على الاتجاهات المعرفية الشعورية والسلوكية لدى الشباب نحو المشكلة المرورية، حيث أجريت الدراسة على عينة قوامها (5600) طالب من طلاب التعليم الثانوي بمدينة الرياض، وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج أهمها: أن فئة الشباب من المبتدئين في قيادة السيارات هم من أخطر الفئات وأكثرها هشاشة أمام المشاكل المرورية، ومن أكثر الفئات العمرية عرضة للوقوع في السلوكيات المرورية السلبية والتعود عليها، وأن هذه الفئة تمتلك الكثير من المعارف والثقافة المرورية، غير أن هذا المخزون المعرفي لم يصل إلى الحجم والوضوح الذي يجعل أفراد العينة يعرفون ويدركون حجم المشكلة المرورية كقضية اجتماعية ولا حجم المخاطر التي تواجههم أثناء القيادة كما أن تلك المعارف والمدرجات لم تنضج بدرجة كافية تترجم في شكل سلوكيات فعلية على الواقع المروري، كما أنه لا تزال هناك نسبة معتبرة من هذه الفئة تحمل معارف خاطئة عن جانب أو أكثر من جوانب المشكل المروري، فهناك فجوة معرفية يمكن ملاحظتها عن طريق التوعية التي تستهدف هذه الفئة دون غيرها، وأن هناك نسبة كبيرة من هؤلاء الشباب لديهم مواقف سلبية كامنة تجاه الالتزام بالنظام واتجاه السلطة المرورية، كما أن حالة من الارتباك غالبية على المكون الشعوري لاتجاهات الشباب تتعلق أساساً بالجانب النفسي الذي له انعكاساته الخطيرة على السلوكيات المرورية، وأن المكون السلوكي من اتجاهات الشباب هو الأخطر والأكثر إفصاحاً عن نفسه، وأن نسبة لا تقل عن (19.7%) لديها ممارسات سلوكية خاطئة وأن أخطر الجوانب المتعلقة

بالمكون السلوكي للاتجاهات هو ما يتعلق بالسرعة وبالنظام والعلاقة بالسلطة المرورية، وأنه لا توجد فروق إحصائية ذات دلالة في طبيعة الاتجاهات ومكوناتها الجزئية تتأثر بنوع التعليم أو المستوى الاقتصادي للأسرة ولا كيفية تعلم القيادة، كما تبين أيضا أن نسبة كبيرة من السلوكيات المرورية يمكن تفسيرها بالالتزام بالفروض الدينية و الآداب العامة. (سعد الشهراني، 2003، ص 350)

ضمن الاتجاه البحثي ذاته عكف همو بوظيفة وآخرون سنة (2007) على دراسة ميدانية حول فعالية قانون المرور في الجزائر، وقد اتخذ الباحثون مفهوم الاتجاهات كمدخل لاستقصاء مدى فعالية قانون المرور المستحدث في الحد من المخالفات المرورية المرتكبة من طرف السائقين، وقد أُعد لهذا الغرض استبيان تم توزيعه عشوائيا على عينة مكونة من (214) سائقا، حيث أشارت النتائج بأن نسبة كبيرة من السائقين تقدر ب(49%) قد اطلعوا على قانون المرور الجديد من خلال التلفزة، كما قدرت نسبة الذين يعتقدون أنهم يطبقون القانون بصيغته القديمة (45.94%) في حين أن نسبة الذين يحترمون قانون المرور بصيغته الجديدة لا تتجاوز (50.04%)، كما كشفت النتائج أن ما يقرب نسبته (60%) يحملون اتجاهات إيجابية نحو فاعلية هذا القانون المستحدث رغم أنهم لم يبالغوا في تقديراتهم بأنه سيحدث تغييرات جذرية على سلوك السائقين إذ أن (86.7%) منهم يعتقدون بأن القانون يحتاج إلى جدية وإمكانيات غير متوافرة لحد الساعة لتطبيقه، كما أظهرت النتائج أن هناك شرائح اجتماعية ومهنية لا تحترم القانون أكثر من غيرها وأن هناك عدّة أسباب ومظاهر لعدم احترام قانون المرور لا يمكن معالجتها بالاعتماد على قانون المرور الجديد وحده، وأن حوادث المرور هي مسؤولية الجميع في جانبي التوعية والتحسيس بمخاطرها. (همو بوظيفة وآخرون، 2007، ص 9)

4.1.6. ظروف الحياة الضاغطة وأثرها على الحالة الانفعالية للسائق :

لقد ركز الاستعراض السابق على الدراسات التي تناولت التوجهات البحثية التي اهتمت بسمات الشخصية الثابتة نسبيا واستعدادات الأفراد العقلية ونزعاتهم لارتكاب الحوادث المرورية، فبالإضافة إلى هذا هناك حالات أكثر حدة Acute وعابرة تزيد من احتمال التعرض للحوادث فمثلا هو الأمر في مجالات السلوك والوظائف النفسية الأخرى نجد أن أحداث الحياة الضاغطة أو المثيرة للمشقة لها آثار سلبية بالصحة النفسية للسائق، فقد وجد (Mayer & Treat) سنة (1977) أن أحداث الحياة التي تتطلب إعادة توافق نفسي (مثل المشكلات الزوجية واضطراب العلاقة مع الوالدين أو أفراد العائلة الخلافات القانونية أو ضغوط العمل والضغوط الأكاديمية أو

الصعوبات المالية) كانت موجودة لدى مرتكبي الحوادث في الإثنى عشر شهرا السابقة لارتكاب الحوادث أكثر من المجموعة الضابطة التي لم يرتكب أفرادها الحوادث. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص113)

من هذا المنطلق قام porterfield (1960) بدراسة ارتباطية لتحديد ما إذا كانت حوادث المرور ترتبط ارتباطا معنويا بالميل إلى الانتحار أو القتل ، وقد استخدم في هذه الدراسة معاملا index يدل على درجة ميل الفرد إلى الانتحار أو ارتكاب جريمة قتل كذلك استخدم الباحث معاملا آخر يدل على ميل الاشخاص إلى ارتكاب واحدة من ستة من الجرائم الكبيرة، وقد أجريت الدراسة والتحليلات الإحصائية على سائقين ينتمون إلى بعض الولايات الأمريكية، وقد أشارت النتائج إلى ارتباطات متوسطة وأخرى قوية بين الدرجات على المقاييس المذكورة مما يؤيد إلى حد ما فرض الباحث القائل بأن حوادث المرور الخطيرة قد تسبب فيها سائقون لديهم ميل انتحارية. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406، ص59)

كما ناقش (Berner & Selzer) سنة (1969) أن السائقين الذين مروا بخبرة ضغوط اجتماعية حديثة معرضون لارتكاب حوادث مرورية مميتة باحتمال مقداره خمسة أضعاف الاحتمال المماثل للسائقين الآخرين الذين لم يمروا بهذه الضغوط، ووجد كل من (Finish & Smith) عام (1970) على سبيل المثال أن (80% من 250) سائقا قتلوا في حوادث السيارات قد مروا بخبرات ضاغطة جوهرية خلال الأربع والعشرين ساعة السابقة لارتكابهم الحوادث وكانت الضغوط السائدة تدور حول الصعوبات المالية والمهنية فضلا عن الصراع مع الأشخاص الآخرين. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص113)

ففي دراسة أعدها كل من Crancer & Quiring (1970) من خلال فحص سجلات (483) سائق أدخلوا المستشفى في الفترة ما بين (1964-1965) بسبب محاولتهم الانتحار، وكان جميع أفراد العينة ممن حصلوا على تصاريح لقيادة السيارات الصادرة من ولاية واشنطن، وقد وجد الباحثان أن السائقين ذوي الميول الانتحارية قد ارتكبوا فعلا حوادث مرورية أكثر من غيرهم بمقدار (81%) كذلك ارتكبوا نسبة من المخالفات المرورية تزيد عن سواهم بمقدار (146%)، أما نسبة السجلات النظيفية بين سجلات هؤلاء السائقين فكانت أقل مما هو موجود في المجموعة الضابطة، أما أكثر التهم الموجهة هؤلاء السائقين فكانت قيادة المركبة وهم في حالة سكر، القيادة المستهترة، والقيادة بدون رخصة، أما نسبة حوادثهم التي نتجت عنها إصابات فكانت أعلى

لديهم منها في المجتمع العام، ومن ناحية أخرى فقد كانت اتهاماتهم في مخالفة حدود السرعة القصوى والاتجاه الممنوع أثناء السير ، أقل من المجموعة الضابطة. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406، ص60)

هذا وقد ركز بعض الباحثون على أهمية صراع الشخص مع الآخرين في ارتكاب الحوادث المرورية، فقد وجد (Tabachnick) وزملاؤه أن السائقين الذين ارتكبوا حوادث مرور مميتة كانوا عدوانيين ومكتئبين ومدمنين، بالإضافة إلى أن (12) من أصل (15) سائقا لديهم تاريخ سابق حديث للاضطراب الانفعالي Emotional Upset الذي صاحب تعرضهم لانتقادات أو تجاهل وازدراء الآخرين، وتبيّن في دراسات مشابهة أن المبحوثين الذين لديهم مستويات مرتفعة من القلق والعدوان قد أظهروا أداء ضعيفا في مهام محاكاة القيادة Driving Simulation مقارنة بغيرهم من المبحوثين (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص114)

والملاحظ عموما على هذا التوجه البحثي أنه تناول متغيرا هاما ذو تأثير على صحة السائق بوجه عام وهو الضغوط النفسية التي يتعرض لها الأفراد في حياتهم، وتتمثل بالإضافة التي قدمها هذا التوجه تقديره لأثر الضغوط النفسية التي تسبق ارتكاب الحوادث المرورية بفترات قصيرة تتراوح بين يوم وعدة أشهر، غير أن ما يعاب على جملة الدراسات التي تندرج تحت هذا التوجه افتقارها إلى ضبط العديد من المتغيرات مثل (عمر السائق وسمات شخصيته واستعداداته المسبقة لارتكاب الحوادث وتاريخه السابق في قيادة السيارة)، وهو ما جعل عزو الحوادث إلى بعض الضغوط النفسية مسألة ليست مؤكدة وتفتقد إلى الدلائل الموضوعية.

5.1.6. العوامل الخارجية للقيادة الخطرة:

انطلقت الدراسات على هذا المحور من مسلمة تشير إلى أن القيادة تتكون من مجموعة من المهارات الحركية التي تتطلب قدرا كبيرا من التركيز و الانتباه، فالسائق لا يقوم بمجرد حركات متكررة ولكنه يعمل بمثابة جهاز لتحليل المعلومات التي يتلقاها أثناء تفاعله مع عناصر الطريق، وعند استقراء مضامين الدراسات الخاصة بهذه الفئة يظهر أن ثمة تركيزا على دراسة أثر المسكرات على سلوك قائدي السيارات، بحيث انطلقت أغلبها من فرضية مؤداها أن السائقين تحت وطأة المخدرات و المسكرات لا يتساوون في خصائصهم النفسية، ومن ثم فقد أمكن تصنيف الأفراد وفقا لهذا الافتراض إلى ثلاثة أنماط للشخصية هم المنضبطلون أثناء قيادتهم للسيارة وهم الأفراد العاديون، والأفراد ذوو الأعراض العصائية والأفراد ذوو الأعراض الذهانية. (سميحة دويدار، 2008، ص203)

وتنظر الدراسات إلى الذين يقودون سياراتهم تحت تأثير المخدرات باعتبارهم أكثر استهدافا لارتكاب الحوادث ومن هنا حاول كل من (Horwood & Fergusson) سنة (2001) دراسة العلاقة بين تعاطي القنب و الاستهداف في حوادث المرور لدى عينة مكونة (907) طالبا في المدى العمري من (18-21 سنة)، وقد تم جمع بيانات حول معدلات تكرار تعاطي القنب على مدار العمر المحدد، ومعدلات ارتكاب حوادث الطرق في هذه الفترة، وأشارت النتائج لوجود علاقة بين تعاطي القنب ومعدلات ارتكاب حوادث المرور، فمتعاطي القنب بمعدل أكثر من (50) مرة في السنة كانت معدلات الحوادث لديهم حوالي (1.6) أعلى من غير المتعاطين للقنب. (سميحة دويدار، 2008، ص204)

في دراسة اعدھا الباحثان جورج لاجي و دالي DALLY من المستشفى الباريسي فيرناند فيدال و ذلك بمشاركة المعهد الفرنسي للصحة و البحث الطبي N.SER.M، تم جمع البيانات عن طريق خمسة عشر مستشفى في فرنسا، ولمدة سنتين وشملت العينة (3147) من حوادث السير التي وقعت في مختلف ارجاء فرنسا . و كان الهدف من البحث معرفة اثر الادوية بالتحديد المهدئات و المنومات على حوادث السير و خلصت الدراسة الى عدد من النتائج المهمة :

1- (7%) من السائقين الفرنسيين يتعاطون هذه الادوية .

2- الحوادث التي يرتكبها متعاطي هذه الادوية تكون اكثر خطورة حيث أن (63%) منهم تستلزم الدخول الى المستشفى والمكوث فيه. (قاسم عامر ، 2003 ، ص12)

وفيما يبدو أن الدراسات العربية لم تهتم كثيرا بمحاولة رصد العلاقة بين المتغيرات الخارجية المرتبطة بالحوادث كتعاطي الكحوليات والمخدرات والتعب والإرهاق وغيرها من المتغيرات باستثناء دراسات قليلة منها الدراسة التي أجراها جمال محمد شاكر سنة (2003) وتناول فيها حوادث المرور بين الشباب، الأسباب و الدوافع حيث أجريت الدراسة على (125) من الشباب بإمارة الشارقة بالإمارات العربية المتحدة في المرحلة العمرية من (15-40 سنة)، واستخدمت فيها أداة الاستبيان لجمع البيانات، حيث أقر أفراد العينة أن من أهم العوامل المؤدية لارتكاب حوادث الطرق كان استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة نسبة (4%) وتعاطي الكحوليات بنسبة (7.1%)، بالإضافة إلى السرعة العالية أثناء القيادة. (جمال شاكر، 2003، ص254)

6.1.6. الآثار النفسية الناجمة عن المشكلة المرورية والحوادث:

لحوادث المرور العديد من الآثار التي، ومن هنا أولت العديد من الدراسات عنايتها بهذه الآثار والمترتبات ومحاولة الوقوف عليها، وقد غلب الاهتمام بالآثار النفسية مقارنة بالآثار الاجتماعية والاقتصادية لحوادث الطرق، حيث اقتصرَت الدراسات على عرض النتائج الإحصائية التي توضح الخسائر البشرية (وفيات ومصابين)، والخسائر الاقتصادية (تلفيات، سيارات وطرق)، من أجل ذلك سنركز على الدراسات التي اهتمت بالآثار النفسية لحوادث الطرق حيث أن ثمة اهتمام بالغاً بالآثار النفسية المترتبة على حوادث الطرق، والتي أطلقت (سميحة دويدار، 2008) "زمرة أعراض اضطرابات المشقة التالية للصدمة" باعتبار أن هناك مجموعة من الأعراض تتشابه إلى حد كبير بين الأفراد الذين يمرون بخبرات صدمية، فاهتم كل من (Williams & Nightengole) سنة (2000) بدراسة الاضطرابات المشقة التالية للصدمة الناجمة عن حوادث الطرق، انطلاقاً من عوامل أبرزها التعبير الانفعالي والأعراض الأساسية للمشقة التالية للصدمة بالإضافة إلى شدة الإصابة، حيث أجريت الدراسة على عينة من مرتكبي حوادث المرور الذين تراوحت أعمارهم من (16-61) وأوضحت النتائج أن هناك علاقة جوهرية بالاتجاه السلبي للتعبير الانفعالي أسهمت في تفسير ردود فعل الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية بعد حدوث هذه الحوادث، كما رصدت العلاقة بين أعراض الإصابة وشدة الإصابة وسمات الشخصية، كما اتضح أن الاتجاهات الانفعالية السلبية التالية للصدمة ترتبط بانخفاض الدرجة في الانفتاح على الخبرة والانبساطية كسمات شخصية تفسر الآثار المصاحبة لحوادث الطرق. (سميحة دويدار، 2008، ص 208)

أما فيما يتعلق بمحور الدراسات العربية التي اهتمت بأثر حوادث المرور على النواحي النفسية، فقد ركّز فهد الناصر في دراسة بعنوان "الأبعاد النفسية والاجتماعية لحوادث المرور" على مفهوم سيكولوجي بدأ يأخذ حيزاً من الاهتمام في الآونة الأخيرة هو (الأحداث الصدمية للحوادث المرورية "PTSD" Post Traumatic Stress Disorder) وأشارت الدراسة إلى جملة من الأعراض ذات صلة بتدهور الحالة النفسية للأفراد الذين تعرضوا لحوادث مرورية لعل أبرزها (محاولة تجنب الأفكار والأنشطة ذات الصلة بالحادثة، اضطرابات انفعالية حادة، حالات اكتئاب متدرجة من البسيطة إلى الحادة، مخاوف مرضية (فوبيا) من الأشخاص والأماكن والأحداث، اضطراب الوسواس القهري، الشعور بالنقص والعجز وعدم القدرة على اتخاذ القرار، الشعور بعقدة

الذنب والدونية، الشعور بالخل والاعتذار والوحدة وفقدان الأمل، عدم القدرة على إقامة علاقات اجتماعية مع الغير والمحافظة عليها) (فهد الناصر، 2005، ص119)

دراسة فرج ، (1418هـ) بعنوان " الأسباب النفسية للسرعة الزائدة، ومعالجة المشكل في مناهج المرحلة الثانوية" والتي استهدفت التعرف على الأسباب النفسية للسرعة الزائدة وأهمية هذه الأسباب من وجهة نظر الشباب والتعرف على محتويات ومضامين المناهج في المرحلة الثانوية، ومحاولة الوصول إلى العلاج الأمثل لهذه المشكلة، وباستخدام المنهج الوصفي على عينة بلغ عدد مفرداتها (1000) شخص تتراوح أعمارهم بين (18-25) سنة توصلت الدراسة إلى جملة من النتائج أهمها : (الاستهانة بالحياة وحياة الآخرين والسيارة في محاولة لتأكيد الذات للتغلب على الشعور بالوحدة وهو واحد من أهم الأسباب المؤدية للسرعة الزائدة، انشغال السائق بجهاز الراديو ونقص الخوف من الدوريات ونقص الوعي بمخاطر الحوادث المرورية، غياب تام لمحتويات تعليمية تعنى بالشأن المروري والتحسيس بمخاطر حوادث المرور وأهم الأسباب المؤدية إليها ويأتي على رأسها السرعة المفرطة)، وقد أوصى الباحث بجملة من التوصيات:

1. على المدرسة أن تضطلع بدور مهم في عملية التوعية بالحوادث المرورية ومخاطر السرعة المفرطة من خلال محتوى تعليمي لا يقل عن ثلاثين ساعة أسبوعيا.

2. تلبية الحاجيات الضرورية للمراهقين لتعزيز الصحة العقلية والنفسية.

3. نشر الوعي بالسلامة المرورية في الأوساط الشبانية باستخدام المطبوعات والملصقات والمنشورات والنشرات الإذاعية والأفلام وغيرها من الوسائط الإعلامية للتحسيس بأهمية الموضوع. (محمد البقي، 2000، ص67)

كما تناول أسامة السبعوي سنة (2006) العلاقة بين الفوضى المرورية في الشارع العراقي والصحة النفسية، واستنادا إلى الأداة المعتمدة في الدراسة والمكونة من (18) عبارة وُزعت على عينة من طلبة جامعة الموصل، وقد توصل الباحث إلى أن هناك أثرا بالغا تكشف عنه استجابات المفحوصين للفوضى المرورية التي يعانيها الشارع العراقي على الصحة النفسية للطلبة بمتوسط حسابي بلغ (66.3) وانحراف معياري قدره (12.4)، كما خرجت الدراسة بجملة من التوصيات أبرزها تخصيص جلسات إرشادية مع الطلبة للتخفيف من الآثار النفسية المترتبة عن الفوضى المرورية. (أسامة السبعوي، 2006، ص18)

ومن ارتفاع معدلات حوادث المرور في الوطن العربي تركّز اهتمام "ذياب موسى البداينة" سنة (1996) على موضوع الخوف لدى المواطنين الأردنيين من التعرض لحوادث سير، حيث تكونت عينة الدراسة من (1674) مبحوثاً وزع عليهم مقياس الخوف من حوادث السير، بالإضافة إلى الاستعانة ببعض السجلات الرسمية للفترة بين (1979-1992) وأظهرت نتائج الدراسة أن غالبية أفراد الدراسة يدركون مخاطر السير، كما تبين أيضاً أن ثمة اتفاق بين مختلف الفئات الاجتماعية في الخوف من أن يكونوا هم ضحايا لحوادث السير وإن كانت الإناث والجامعيون وأصحاب الأعمال الحرة هم الأكثر خوفاً من الوقوع كضحايا لحوادث السير. (ذياب البداينة، 1417هـ، ص 99)

وتوضح الدراسات التي اهتمت بالجوانب النفسية في جملتها سواء التي تناولت سمات الشخصية أو القدرات المعرفية، أو تلك التي اهتمت بالمتغيرات النفس اجتماعية، أنه لا يمكن تفسير سياق الموقف الذي تم فيه الحادث بدون الوقوف على هذه المتغيرات، حيث أكدت في مجملها أن وقوع الأفراد كضحايا للحادث (مرتكبين وضحايا) ما هو إلا استجابة لا تفسر إلا من خلال البيئة الداخلية النفسية لهؤلاء الأفراد، و بالتالي فأى برامج للوقاية أو التوعية المرورية ينبغي عليها دراسة هذه المتغيرات و الوقوف على أبعادها المشكلة لهذه الاستجابة.

2.6. التوجهات البحثية الاجتماعية:

على الرغم من صعوبة تقسيم الدراسات التي تناولت المتغيرات الاجتماعية المتعلقة بحوادث الطرق إلا أننا سوف نحاول تقسيم هذه الدراسات إلى فئتين، أحدهما اهتم أصحابها بالخصائص الديموغرافية لمرتكبي وضحايا حوادث المرور، بينما تركّز محتوى الثانية على المتغيرات الاجتماعية الأخرى كالمستويات التعليمية والاقتصادية وعوامل الانحراف الاجتماعي وغيرها، وفيما يلي عرض لمضمون كل من الفئتين:

1.2.6. الخصائص الديموغرافية لقائدي السيارات:

تعددت على هذا المحور المتغيرات التي عُنيت بها الدراسات الاجتماعية، ويبدو أن عمر السائق وجنسه من المتغيرات الاجتماعية التي تم تناولها مبكراً حيث اتضح أن موضوع العمر واستهداف الشباب في حوادث المرور كان من الموضوعات التي لقيت حيزاً كبيراً من الاهتمام،

فالشباب صغار السن يرتكبون حوادث الطرق أكثر من الأفراد كبار ومتوسطي العمر وإن كان هناك تشابه بين صغار و كبار السن في الاستهداف للحوادث، وربما يفسر ذلك في ضوء أن الشباب ليس لديهم خبرة كافية ويتسمون بالتهور والاندفاع، في حين أن كبار السن تنخفض لديهم القدرة على ردود الفعل السريعة للتغيرات في المواقف التي تتطلبها القيادة، ومن الدراسات المبكرة التي أجريت حول الموضوع الدراسة التي قام بها (Hyman) سنة (1968) عن علاقة بعض الخصائص الديموغرافية بمؤشر القابلية لارتكاب الحوادث وأول العوامل التي اهتمت بها الدراسة هو جنس السائق، فقد أشارت نتائج الدراسة إلى أن الرجال يرتكبون الحوادث بمعدلات أعلى من النساء، ومع ذلك يبدو أن هذه النتيجة قابلة للتقويض مادام الرجال يقودون السيارة بمعدلات أعلى من النساء بالتالي يزيد معدل احتمال تعرضهم لحوادث مرورية، أما فيما يتعلق بعامل العمر فقد توصل الباحث إلى أن الفئة العمرية (16-25) تشكل (21%) من جمهور السائقين لكنها ترتكب (34%) من إجمالي الحوادث بوجه عام والحوادث المميتة Fatal accident على وجه الخصوص، وهذه المساهمة المرتفعة لقائدي السيارات من الشباب في الحوادث تؤكدتها دراسات لاحقة أحدث، ووجد (Hyman) أن هناك توزيعاً مزدوجاً Bimodal لمخاطر الحوادث كدالة العمر، فقد وجد أن الذكور والإناث في عمر (24) سنة أو أقل لديهم قابلية مرتفعة لارتكاب الحوادث أكثر من السائقين الآخرين في المدى العمري (25-60) سنة ومع ذلك فإن الباحثين من عمر (70) سنة فما أكثر كانت قابليتهم لارتكاب الحوادث أعلى من الشباب في المدى العمري (24) سنة فما أقل، وافترض هايمن أن هناك عمليات مختلفة تكمن خلف ارتكاب الحوادث لدى هاتين المجموعتين المعرضة لمخاطر مرتفعة، فلدى مجموعة الشباب كانت عدم الخبرة Inexpérience والاندفاع والتهور هي العوامل الأساسية المسؤولة عن معدل الحوادث المرتفعة لديهم، بينما كان تدني القدرة على الاستجابة السريعة للمواقف المتغيرة و متطلبات القيادة سمة مميزة لكبار السن، كما وجد (Hyman) أن العمر والحالة الاجتماعية (الزواج) لها تأثير على مخاطر الحوادث بين الذكور، فالذكور غير المتزوجون في المدى العمري من (45) فأكثر كانوا معرضين للحوادث بنسبة تعادل ضعف نسبة الذكور المتزوجين في نفس المدى العمري، وتبين كذلك أن الفروق في مخاطر الحوادث بين الذكور المتزوجين وغير المتزوجين في نفس المدى العمري الأقل من (45) سنة كانت ضئيلة، وكان الذكور الأرمال Widow أكثر تعرضاً للحوادث من الذكور المتزوجين، وكانت لدى الذكور المطلقين والمنفصلين الأقل من (25) سنة والأكبر من (45)

سنة احتمالات مرتفعة نسبيا لمخاطر الحوادث، وافترض (Hyman) أن الذكور المطلقين أو المنفصلين في المرحلة المبكرة من الشباب مندفعون وأقل اجتماعية ولكنهم قادرون من الناحية النفسية على التغلب على تبعات فشل زواجهم. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص 118)

وفي دراسة للعتبي (1418هـ) بعنوان العوامل الاجتماعية المؤثرة في التزام السائقين بأساليب القيادة الوقائية استهدفت التعرف على طبيعة المعرفة قائدي السيارات بأساليب القيادة الوقائية وقواعد المرور وأنظمتها وتأثير العوامل الاجتماعية (الأسرة، المستوى الاقتصادي، المستوى التعليمي، جماعة الرفاق، وسائل الإعلام، مستو بالضبط الاجتماعي) في مدى التزام قائدي السيارات بأساليب القيادة الوقائية ومحاولة التوصل إلى مؤشرات تخطيطية تحفز من المعرفة والتطبيق لدى سائقي المركبات لتلافي أوجه القصور في المعرفة والتطبيق القائمة حاليا، وباستخدام المنهج الوصفي وأسلوب المسح الاجتماعي على عينة من (380) سائقا توصلت الدراسة إلى أن السائقين الشباب هم أقل الفئات العمرية إلتزاما بأساليب القيادة الوقائية. (محمد البقمي، 2000، ص 63)

2.2.6. تعدد العوامل الاجتماعية:

يبدو أن اهتمام الباحثين بقضايا النوع والعمر في الدراسات الاجتماعية لحوادث الطرق لم يشغلهم كثيرا عن الاهتمام ببعض الجوانب الأخرى من الظاهرة موضوع البحث، حيث أكد عدد من الباحثين وجود علاقة بين الانحراف الاجتماعي Social Déviance وانتهاك قواعد المرور وارتكاب حوادث مرورية، حيث يؤيد ميدندوف (1979) بقوة الاتجاه الذي يربط بين الميل للوقوع في الحوادث المرورية والميول والنزعات الإجرامية. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص 59)

وقد قدم (Meadous et al) دراسة تؤيد هذا التوجه، حيث افترض الباحثون وجود علاقة بين الانحراف الاجتماعي وارتكاب الحوادث المرورية، وتكونت عينة الدراسة من (100) مجرم من الذكور في المدى العمري من (15-21 سنة)، وقام الباحثون بجمع بعض المعلومات من خلال التقرير الذاتي للمبحوثين تدور حول انتهاكاتهم وأخطائهم واعتمادا على مقياس مطول لانحرافهم الاجتماعي وتفضيل السرعة وارتكاب الحوادث، بالإضافة إلى بعض المعلومات عن العمر والخبرة القيادة ونوع الجريمة التي يقضون بسببها عقوبة السجن، وكشفت نتائج التحليل العاملي لبنود مقياس الانحراف الاجتماعي عن وجود عاملين هما الانحراف الاجتماعي المتطرف والانحراف الاجتماعي الخفيف، كما كشف استخدام معامل تحليل الانحدار لتحديد المتغيرات المنبئة بارتكاب

الحوادث من المتغيرات التي تمت دراستها أن النزوع لانتهاكات القيادة والانحراف الاجتماعي المتطرف ينبئان بارتكاب الحوادث، ومع ذلك فإن العلاقة بين الانحراف الاجتماعي المتطرف وارتكاب الحوادث تعتمد على متغير وسيط هو النزوع لانتهاك قواعد المرور .(محمد التويجري وآخرون ، 1421هـ، ص124)

كما أجرى (Junjer) وآخرون سنة (2001) دراسة تهدف إلى محاولة كشف العلاقة بين سلوك الاستهداف للحوادث والسلوك الإجرامي، اعتماداً على عينة مكونة من (1531) من مرتكبي الحوادث المرورية تراوحت أعمارهم من (12-79) سنة، وجمعت هذه البيانات من خلال اثنين من قواعد البيانات المرورية والشرطية وهما نظام الحوادث المسجلة وقاعدة البيانات الدولية لمرتكبي هذه الحوادث، ومن خلال استخدام أسلوب تحليل الأحداث مع متغيري السن والجنس اتضح أن الأفراد الذين يظهرون سلوكيات استهداف للحوادث المرورية يميلون للقيام بحوادث مرورية بمعدل (2.6) كما أنهم من مرتكبي الجريمة العنيفة وجريمة السرقة. (سميحة دويدار، 2008، ص214)

وضمن مبحث الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير أشار (Lauer, 1972) إلى أن سلوك السائق والذي يستمد من ثقافته لها علاقة وطيدة بنمط قيادته للمركبة، كما نجد أيضاً أن بعض الدراسات تؤكد أن البيئة الثقافية المحيطة بالسائق تؤثر في سلوكه وفي أنماط قيادته سلباً وإيجاباً كما وجد بعض الباحثين أن انخفاض المستوى التعليمي لدى السائقين والذي بدوره يؤثر في الوعي الاجتماعي والثقافي لدى الأفراد كان من أهم الأسباب وراء حوادث المرور (Lauer, 1972,p10

وحسب (عبده ، 1997) فإن من جملة الأسباب التي أدت إلى وقوع حوادث في الأردن هو تدني الثقافة المرورية لدى سائقي السيارات وعدم كفاءتهم، كما وجد أيضاً أن عدم تقيد بالسرعة القانونية على الطرق السريعة وعدم التقيد بأولويات المرور والانعطاف الخاطئ والوقوف الخاطئ وقيام بعض السائقين بقيادة مركباتهم في ظروف صحية ونفسية غير ملائمة من أدت وقوع الحوادث وهذه الأسباب مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بثقافة السائق ووعيه وإحساسه بخطورة المخالفة المرورية (يوسف عبده، 1997، ص22)

وقدم كل من محمد الغامدي وسعيد الغامدي (2008) دراسة هدفت إلى معرفة معنى الثقافة المرورية وأهميتها في دعم نظام المرور وعلاقتها بحوادث المرور، وباستخدام المنهج الوصفي، واعتماداً على مجموعة من الأدوات في جمع المادة العلمية ومن أهمها الاستبانة، على عينة بلغ

حجم أفرادها (900) سائق تم اختيارهم وفق أسلوب العينة العمدية، توصلت الدراسة إلى نتائج عديدة من أهمها أن ما نسبته (11.3 %) من مجموع السائقين أفراد العينة يقومون بقيادة السيارات داخل مدينة جدة بدون رخص القيادة، أن نحو (68 %) منهم يقومون بالفحص التقني للمركبة من سنة إلى سنتين إلا عند الحاجة، وفي ذلك مخالفة للتعليمات التي تقضي بضرورة الفحص الدوري كل سنة، وفي إشارة أخرى إلى تدني مستوى النضج في الثقافة المرورية أشارت ذات الدراسة أن غالبية أفراد العينة ينشغلون عن السياقة بالتدخين واستخدام الهاتف والراديو كما أن نحو (36.8 %) من أفراد العينة غير مقتنعون بأهمية استخدام حزام الامن وان استخدامهم له مرتبط بالخوف من توقيع الجزاء المروري كما أن الدراسة تشير إلى أن (58.6 %) من أفراد العينة يجهلون السرعة القانونية المحددة على الطرق السريعة بالإضافة إلى تدني الوعي بأهمية التأمين على المركبة بالإضافة إلى جملة النتائج تبرر أن ما نسبته (74.4 %) من أفراد العينة سبق لهم ارتكاب مخالفة مرورية بعضها خطير كتجاوز السرعة القانونية وتجاوز الإشارة الضوئية بالإضافة إلى أن (69.4 %) منهم يحملون اتجاهات سلبية نحو رجال المرور. (محمد الغامدي وسعيد الغامدي، 2008، ص104)

وتطرق عبد الله النافع والخالد السيف سنة (1991) لمفهوم المسؤولية الاجتماعية في علاقته بالتصرفات والسلوكيات الخاطئة لدى عينة من سائقي السيارات، وبصفة خاصة من مرتكبي حوادث الطرق التي ترتبط بالمخالفات المرورية وارتكاب الحوادث كالسرعة الزائدة والتسابق مع سيارة أخرى، السير عكس الاتجاه والتجاوز من اليمين وقطع الإشارات الحمراء والتجاوز على الطرقات الضيقة والمنعطفات والاندفاع المفاجئ قبل فتح الإشارة وإتباع سيارة النجدة والإسعاف للتخلص من الازدحام وعدم استخدام الإشارات الضوئية وإضاءة النور العالي على الطرق السريعة والتوقف وسط الطريق بغرض إنزال أو صعود أحد الركاب واستخدام آلة التنبيه لوقف عبور المشاة والانشغال بأشياء كثيرة أثناء القيادة وعبور التقاطعات الخالية من الإشارة المرورية بدون توقف، حيث اعتبر الباحثان أن كل هذه السلوكيات الخاطئة ما هي إلا سلوكيات تعكس عدم الشعور بالمسؤولية الاجتماعية كما أنها من أهم العوامل المسببة للحوادث على الطرق. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص196)

وضمن دراسة تبحث في سلوك سائقي المركبات تناول (صالح السديس، 1423هـ) العلاقة بين ارتكاب المخالفات المرورية والتسبب في حوادث المرور، وقد أظهرت الدراسة جملة من النتائج

أهمها: أن هناك مخالفات مرورية كان تأثيرها بارزا في وقوع حوادث السير بأنواعها الثلاثة التي شملتها هذه الدراسة وهي: حوادث الاصطدام وحوادث دهس المشاة وحوادث الانقلاب، والمخالفات الأكثر تكرار منها (عدم التقيد بالسرعة المحددة، قيادة المركبة في حالة سكر، السير ليلا دون استعمال الأنوار، تجاوز الإشارة الحمراء، عدم مراعاة قواعد التجاوز، تلف مكابح المركبة، السير عكس الاتجاه). (صالح السديس، 1423 هـ، ص178)

واهتم (الصبحي، 1998) بموضوع الآثار الاجتماعية لحوادث المرور من خلال بحث هدف أساسا إلى رصد الآثار الاجتماعية المترتبة عن حوادث المرور حسب فئات المتضررين من الحوادث، والتي قسمها الباحث إلى فئة المصابين وعائلات القتلى وفئة المسجونين العاجزين عن دفع الدية، وقد عبّرت نتائج الدراسة عن أن الفئة العمرية أكبر من (35 سنة) هي الأكثر تعرضا لحوادث المرور وتشكل ما نسبته (37.5 %) من إجمالي المصابين و(59.5 %) من إجمالي عدد الوفيات في الحوادث، كما أشارت النتائج إلى أن فئة المتزوجين هي الأكثر تضررا بالآثار الاجتماعية اللاحقة للحوادث، حيث أشارت الأرقام إلى أن نحو (60 %) من المصابين في حوادث المرور يعيلون على الأقل أربعة أفراد كحد أدنى، وعن مؤشر خطورة الحوادث أشارت التقارير الطبية المعتمدة في الدراسة إلى أن نحو (5%) من المصابين فقط يمكنهم مواصلة نشاطهم العادي بعد خروجهم من المستشفى، كما أوضحت الدراسة أن إصابة العائل في حادث المرور كان لها دور في ضعف دوره الإشرافي داخل الأسرة وانحراف الأبناء وآثار نفسية أخرى أثرت على علاقة المصاب بأسرته، وعدم القدرة على تلبية حاجات الأسرة المادية بسبب حالة العجز وهو الأمر الذي جعل نسبة كبيرة منهم يلتمس الدعم من مصلحة الضمان الاجتماعي ورغبة في إلحاق الأبناء بدور الرعاية وورشات العمل في سن مبكرة. (عبد العزيز الصبحي، 1998، ص178-192)

وركز ذياب البداينة سنة (1993) على موضوع الفروق بين الجنسين في عزو مسؤولية حوادث المرور في محاولة للتعرف على دور الجنس في هذا الصدد، حيث أكدت الدراسة على وجود فروق جوهرية ذات دلالة إحصائية بين الذكور والإناث لصالح الذكور في عزو مسؤولية الحادث لكل من الطرفين الآخر والموقف. (ذياب البداينة، 2007، ص 20)

وقام عبد الرحمان عسيري سنة (1998) بإجراء دراسة على عينة من طلاب قسم علم الاجتماع بجامعة محمد بن سعود الإسلامية بالرياض وعددهم (127) طالبا من المستويين الأول والثامن، وقد استخدم الباحث مقياس المخالفات المرورية واستبيان يتناول أسئلة حول الخصائص

الاجتماعية والاقتصادية للمبحوثين وبعض الأسئلة المتعلقة بالسلوك الشخصي للأفراد في تعاملهم مع الأنظمة المرورية، وقد أظهرت نتائج الدراسة عدم وجود فروق دالة بين الطلاب الذين عاشوا في المدينة وأقرانهم ممن عاشوا في الريف أو البادية في ارتكاب المخالفات المرورية، كما أظهرت النتائج وجود فروق دالة إحصائية في متغيري المستوى التعليمي للآباء، حيث اتضح أن أبناء ذوي المستويات التعليمية المرتفعة أقل ارتكابا للمخالفات المرورية من أبناء ذوي المستويات التعليمية المنخفضة، ولكن مستوى تعليم الأم لم يكن ذا تأثير في ارتكاب المخالفات المرورية، كما أظهرت النتائج وجود علاقة ارتباطية عكسية بين المستوى التعليمي للطلاب وارتكابه للمخالفات المرورية، والأم ذاتها بالنسبة لمتغير المستوى العمري حيث أن الطلاب الذين يزيد عمرهم عن (25) عاما قل ارتكاب المخالفات لديهم. (عبد الرحمن عسيري، 1418 هـ، ص 278)

ومن البحوث التي اهتمت بمعارف السائقين ودرجة الوعي المروري الدراسة التي أعدها عبد الله الخلف بعنوان "دور أفلام التوعية المرورية في زيادة الوعي المروري" ضمن دراسة شبه تجريبية أشارت النتائج فيها إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية لدى مجموعة الطلاب التجريبية في المعرفة بقوانين المرور وبأسباب الحوادث وسلوك القيادة بين القياس القبلي و البعدي، ووجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مجموعتي الطلاب التجريبية ولضابطة لصالح المجموعة التجريبية وهو ما يؤكد فعالية مثل هذه البرامج التوعوية في زيادة مستوى الوعي المروري عند السائقين. (عبد الله الخلف، 2005، ص 1-2)

ولم تهتم الدراسات العربية فقط بقائدي المركبات بل وجهت عنايتها أيضا نحو المشاة فقد أعد (حسين الفراج، 1999) دراسة مستفيضة بعنوان "حوادث دهس المشاة في مدينة الرياض" وعن دور المشاة في حوادث المرور أجرى المعهد القومي للنقل بحثا حول اتجاهات وسلوكيات المشاة في القاهرة الكبرى وتأثيرها على الأمان وحركة المرور سنة (2003) اعتمادا على عينة مكونة من (1382) طالبا وطالبة بمرحلي التعليم الابتدائي والإعدادي من المدارس الحكومية والتجريبية والخاصة بإقليم القاهرة الكبرى، وباستخدام أسلوب الاستقصاء لبعض المتغيرات المرتبطة بالسلامة المرورية، كشفت النتائج عن وجود خلل في مفاهيم السلامة المرورية لدى طلبة المدارس وانخفاض الوعي بالأماكن الآمنة لعبور الطريق سواء بين الطلبة أو مع من يصاحبونهم للعبور، وانخفاض دور المدارس ووسائل الإعلام في تعليم الطلبة وأساسيات أمان المرور سواء فيما يخص أهمية السير على

الأرصفة أو عبور الطريق بالإضافة إلى وجود عوائق على أرصفة المشاة مما يجبر نسبة كبيرة من الطلاب على ترك الأرصفة والسير مع المركبات على الطريق مما يعرضهم للحوادث.

وتطالعنا الدراسات الاجتماعية العربية والعالمية بأن ثمة ميل من قبل هذه الدراسات إلى تبني موضوعات بعينها، فهي تركز بالأساس على فئات ثلاث من الموضوعات وهي الخصائص الديموغرافية لمرتكيي وضحايا الحوادث المرورية، وأكثر ما تركز على خاصيتي النوع والسن، والفئة الثانية تتناول الأسباب العامة لحوادث الطرق ومدى انتشارها عبر الفئات الاجتماعية المختلفة، أما الفئة الثالثة فقد ركزت على محاولة الربط بين حوادث الطرق والسلوك الإجرامي والانحراف الاجتماعي، ويبدو أن من أكثر القضايا التي ارتبطت بحوادث الطرق كانت قضية ارتباط العمر على افتراض أن هناك توزيعاً مزدوجاً للاستهداف للحوادث كدالة للعمر، وأن الفئات العمرية صغيرة السن أكثر تعرضاً للمخالفات المرورية وحوادث الطرق من الفئات الأكبر سناً، وقد اعتمدت معظم الدراسات السابقة على مجموعة من الإحصاءات بالإضافة إلى الاستبيان كأدوات لجمع البيانات، وقلما استخدمت هذه الدراسات منحى تكاملياً في دراسة هذه المشكلة المرورية سواء على مستوى الإطار النظري أو التخصصات المنوطة بهذه الدراسة أو أدوات الدراسة، كما أن جل هذه الدراسات ركزت على متغيرات نوعية أكثر من كونها شمولية.

3.6. التوجهات البحثية لمواجهة مشكلة حوادث المرور:

في توجهه بحثي مخالف للسائد من البحوث السيكولوجية والسوسيولوجية لمسألة حوادث المرور برز توجه جديد يتجاوز تلك البحوث التي انحصرت اهتمامها في البحث عن أسباب حوادث السير والفئات المتسببة فيها إلى محاولة التدخل بأساليب علاجية تمثلت في برامج تعليمية وتدريبية تستهدف تعديل سلوك السائقين واتجاهاتهم نحو قيادة المركبات، وهو منحى يبدو أكثر إنتاجية وإن بدا الاستغناء عن الصنف الأول من البحوث غير ممكن بما أن كلا التوجهين يكمل أحدهما الآخر.

ضمن هذا المنحى وفي دراسة تناولت السائقين صغار السن قام beamish & Maefetti (1962) بمقارنة مجموعتين من السائقين الذكور الذين تراوحت أعمارهم بين (16-19) سنة، تكونت المجموعة الأولى من (84) سائقاً ارتكب كل واحد منهم مخالفتين مرورتين أو أكثر، وضمت المجموعة الثانية (186) سائقاً لم يرتكبوا مخالفات قط، وقد حاول الباحثان اكتشاف وجود أي فروق في سمات الشخصية بين هاتين المجموعتين من السائقين، كما حاول الباحثان أن

يكشف ما إذا كانت لتلك الفروق علاقة باتجاهات السائق المخالف نحو أسرته أو نحو مجتمعه، لهذا لم يكن هدف الدراسة مجرد محاولة وصف أو التعرف على خصائص عينة السائقين المتورطين في حوادث المرور، ولكن هدفت الدراسة إلى محاولة ابتكار وسائل يمكن من خلالها الكشف عن السائقين الذين يمكنهم أن يفيدوا من برامج التدريب والتوجيه بصورة أفضل، وقد تم تطبيق بطارية مجموعة كبيرة من الاختبارات النفسية على هؤلاء السائقين جميعاً وشملت هذه الاختبارات (Guelford. Zimmermann. Temperament survey) ومقياس Minnesota counseling inventory ومقياس السيرة الذاتية لـ siegel biographical inventory واختبار الأداء الذاتي لـ siebrecht self administration higher examination otis ومقياس الاتجاهات لـ attitude scale واستمارة التاريخ الشخصي وقد صممها فريق البحث، وقد أرسل مجموعة الأفراد المخالفين لقواعد المرور للالتحاق ببرنامجه مقدمة مدرسة cleveland driver improvement school لتحسين قيادة السيارات وذلك لتعديل اتجاهات هؤلاء السائقين نحو قواعد المرور ونحو المجتمع، ولزيادة معلوماتهم عن أنظمة المرور وصيانة المركبات، وبعد سنة كاملة من إتمام هؤلاء السائقين لذلك البرنامج، فحصت سجلاتهم المرورية، وقسمت هذه المجموعة إلى مجموعات فرعية حسب درجة استفادتهم من البرنامج المقدم، المجموعة الأولى وهي التي استفادت من البرنامج والمجموعة الثانية وهي التي لم تستفد شيئاً، وقد قورنت درجات المجموعتين على الاختبارات النفسية كما قورنت نتائج اختبارات السمات الخاصة الأخرى والسير الذاتية للمجموعتين، وقد وجد الباحثان فروقا سيكولوجية دالة احصائياً بين مجموعتي المخالفين وغير المخالفين على اختبارات: الإلتزان الانفعالي emotional stability الموافقة conformity الموضوعية objectivity والمزاج mood أما بيانات السيرة الذاتية فقد كشفت أن آباء السائقين غير المخالفين أنشط في العمل السياسي من آباء السائقين المخالفين، وقد استنتج الباحثان أن جماعة المخالفين: (1. لا يفكرون بصورة جيدة فيما يعنيه أو ينطوي عليه سلوكهم سواء نحو أنفسهم أو نحو الآخرين، 2. تشكل صفة التمرد خاصية مميزة بين السائقين المخالفين، 3. الإحساس بعدم الثقة في أنفسهم والحساسية الزائدة وشعورهم بعدم أهميتهم، ربما يدفعهم كل ذلك إلى التعويض من خلال أفعال خاطئة أو من وحي اللحظة بما يؤدي بهم إلى الوقوع في المخالفات المرورية. 4. نقص الشعور بالمسؤولية المدنية بما أنهم ينتمون إلى أسر ثبت من خلال سجلات السير الذاتية أن آباءهم لا يشاركون في النشاطات المجتمعية والمدنية في الأحياء التي يقطنون بها.

أما تحليلات السجلات المرورية للسائقين بعد إتهامهم لبرامج التدريب فقد بينت أن (75 % من السائقين قد ساعدتهم هذا البرنامج وذلك بناء على المعايير التي اتخذت دليلاً على تحسنهم، على أن المقارنة بين مجموعة غير المخالفين ومجموعة المخالفين على الاختبارات باستثناء متغير "الاجتماعية" وقد كانت درجات الذين تحسن أدائهم من مجموعة المخالفين أعلى على هذا المقياس. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص71)

وأجرت سوزان بادجيب (1977) دراسة بعنوان "تقويم منهج تعليم سلامة المرور للصفوف من الروضة إلى الصف التاسع بولاية شمال كارولاينا" وذلك ضمن دراسة تقويمية لمنهج سلامة المرور الذي أعد بغية نشر الوعي المروري بين طلاب المدارس، إذ أنه في عام (1975) مات أو جرح نحو (53180) ماشياً و(28190) راكب دراجة نتيجة حوادث المرور في الولاية، وقد تم تطبيق طبق هذا المنهج في أربع مناطق تعليمية، ثم قامت عدة هيئات بتقويمه في ضوء ما حدث من تغيرات في معلومات الطلاب وفي سلوكهم، ثم أعيد تطبيقه في سبع مناطق أخرى، وكان الهدف من تطبيقه هو تقويم هذا المنهج من حيث ما حدث من تغيير في معلومات التلاميذ ومن حيث استجابات المدرسين له، واستخدامهم لمواده التعليمية، ومن حيث تقدير مديري المدارس له من الوجهة الإدارية، ولذلك تضمن التقويم اختبارات واستبانات لهذه النواحي الثلاث، وكانت هناك مجموعات تجريبية وضابطة، وقد أشارت نتائج الدراسة إلى وجود فرق دال احصائياً في المعارف التي اكتسبها الدارسون، كما زاد استخدامهم لمواد البرنامج في الصفوف من الحضنة إلى زيادة أكبر من الصفوف السابع والثامن والتاسع، كما وجد المدرسون مواد البرنامج ذات قيمة متوسطة أو معقولة بالنسبة لبعض الصفوف وذات قيمة عالية بالنسبة لبعضها الآخر، وقد أجمع مديرو المدارس على أن هذا البرنامج ينبغي أن يضمن في مناهج الدراسة على أنه جزء منها وأن يدرس بحماسة، وأنه لا توجد مشكلات إدارية في تنفيذه وتطبيقه. (محمد بيان، 2014، ص 35)

في دراسة لـ Wilson, lowden (2003) هدفت للتعرف على فاعلية مشروع سلامة الطريق للمدرسة الذي يؤكد على ضرورة تضمين مفاهيم السلامة المرورية ضمن المناهج الدراسية في جميع الجهات المحلية باسكتلندا، وأخذ آراء المعلمين والتلاميذ بالمراحل الابتدائية والثانوية وأولياء الأمور في ذلك، وقد أشارت نتائج المشروع إلى وجود قصور في مفاهيم السلامة المرورية المتضمنة ضمن المناهج الدراسية، ويرجع ذلك إلى أن قضية السلامة المرورية من القضايا الحديثة التي اهتمت

بها السلطات المحلية باسكتلندا حديثاً، الأمر الذي ترتب عليه وجود نقص في الوعي بالسلامة المرورية لدى تلاميذ المدارس، تأكيد كل من المعلمين والتلاميذ وأولياء الأمور على ضرورة تضمين المناهج الدراسية بالأنشطة التي تتعلق بالسلامة المرورية، واستخدام المناقشة والدراما ولعب الأدوار والمسرح والتعليم التجريبي، كما أكد تلاميذ المرحلة الثانوية على أن تعليم مفاهيم السلامة المرورية أكثر أهمية لتلاميذ المرحلة الابتدائية عن المرحلة الثانوية، بينما أكد أولياء الأمور على أن سلامة أطفالهم مسؤولية المدرسة والشرطة وجميع الجهات المعنية. (خليل الزيان، 2012، ص 60)

كما نشرت كل من كويستينا جيونز وستيوارت كوبانو (1983) دراسة بعنوان "اختبار استطلاعي لمنهج الصفوف من الروضة إلى الصف السادس" وذلك بهدف (1. بناء منهج لسلامة ركاب سيارة المدرسة للصفوف من الروضة الى السادس. 2. اختبار فعاليته في عشر مدارس ابتدائية. 3. التعرف على آراء مدرسي المدارس التجريبية ومديريها في مدى سهولة تدريس البرنامج وأدواته) وقد أشارت نتائج الدراسة إلى أن الكسب النهائي قد زاد من حيث درجة استخدام الاطفال لمواد البرنامج في المدارس التجريبية مرتين ونصف على ما حدث في المدارس الضابطة . كما ارتفع مستوى استخدام حزام الامان لدى افراد المدارس التجريبية، كما نوهت الدراسة إلى ان الجهود التربوية المدرسية ليست كافية وحدها في ترسيخ الوعي المروري بل ينبغي استشاك بقية مؤسسات المجتمع ضمن المسعى العام للسلامة المرورية. (محمد بيان، 2014، ص 38)

وهدف دراسة Cornwall County Council 2006-2001 إلى تسليط الضوء على السلامة المرورية للأطفال أقل من (15) سنة عبر اقتراح بعض البرامج والأنشطة التي تحد من الحوادث المرورية، وقد قسم الباحثون معالجاتهم على ثلاث مجموعات عمرية تبدأ من الولادة ولغاية الثالثة، والثانية من سن (4-11) سنة والثالثة من سن (12-15) سنة، حيث تضمنت الدراسة حث المستشفيات على إيجاد شراكة حقيقية لانجاز دورات توعوية وتدريبية حول سلامة الأطفال في السيارات، وتدريب المشرفات في الحضانة على سياسات أمان الطرق والإرشادات المرورية للفئة الأولى. وأما الفئة الثانية فقد حثت الدراسة على إعطاء هؤلاء الأطفال خبرة ميدانية على الطرق كمشاة وركوب الدراجات، وتطوير خطط المدرسة للمحافظة على السلامة المرورية في نقل الطلاب، وتوسيع تدريب المشاة، وإعطائهم المهارات اللازمة من خلال متطوعين من المجتمع المحلي، وأما الفئة الثالثة فقد تم التركيز على تطوير برامج السلامة العامة على الطرق بشكل مركّز

على عناصر تربوية مثل المعلمين والسياسات العامة للمدارس، وفتح قنوات اتصال ما بين الجهات التربوية المختصة ومجلس البلدية، والتحقق من انسجام الخطة المدرسية للتوعية المرورية في المنهاج مع الخطوط الوطنية العامة. (خليل الزيان، 2012، ص60)

وفي دراسة لـ thomas ijlesis (1998) هدفت إلى تعليم قانون الطرق في فرنسا للطلاب المراهقين الذين يحضرون للحصول على رخصة قيادة السيارات حيث عرض المعلم على الطلاب في التعليم المتوسط اشارات المرور بشكل رسوم أو صور أو شفافيات، وقدم الاختبار على شكل أسئلة اختيار متعدد، ومن ثمة تعرض شفافيات الاجابات على الطلاب بعد أداء الاجابة، وقد أشارت نتائج الدراسة إلى:

- حصول تقدم في معارف الطلاب
 - سمحت هذه الطريقة القيام بنشاطات واسعة
 - التوجيه باعتماد هذه الطريقة من قبل جميع مستويات التعلم (محمد بيان، 2014، ص 42)
- وفي دراسة للمؤسسة البريطانية لبحوث تعليم المرور (BITRE) (2003) هدفت الدراسة إلى معرفة وفهم السلوك والمواقف التي تؤثر على السلامة المرورية وسلوك مستخدمي الطريق من طلبة المرحلة الابتدائية والثانوية والنتائج التي تترتب على استمرار حوادث الطرق، فقد قامت المؤسسة البريطانية لبحوث تعليم المرور بإعداد مشروع لتلاميذ المرحلة الابتدائية والثانوية بعنوان السلامة المرورية في المراحل الابتدائية وآخر لطلاب المرحلة الثانوية لتضمن جميع المناهج الدراسية في المرحلة الابتدائية والثانوية بمبادئ وأسس السلامة المرورية لتوثيق الصلة بين المدرسة والمجتمع بشكل واسع، خاصة أن الاحصائيات تشير إلى زيادة نسبة الوفيات في هاتين الشريحتين، وإكتساب المهارات الضرورية للاستخدام الآمن للطريق مثل مهارة اتخاذ القرار التي تمكنهم أن يتخذوا ويتحملوا مسؤولية سلامتهم وسلامة الآخرين وقد أشارت نتائج هذه الدراسة أن المشروع يحسن الوعي المروري والمعرفي لكل من المدرسين والطلاب فيما يتعلق بالسلامة المرورية. (خليل الزيان، 2012، ص62)

تمثل الدراسات السابقة أنموذجا للدراسات الأجنبية التي صبّت في باب التوجهات البحثية لمواجهة مشكلة حوادث السير، وقد فضل الباحث عدم التركيز كثيرا على تلك النماذج الأجنبية لسببين رئيسين، يتعلق أولهما بإفراد عنصر في الفصل اللاحق من هذه الدراسة يتعلق بالنماذج

الرائدة في مواجهة مسألة السلامة المرورية وسبل تحقيقها ورد ضمنها جملة من تلك الدراسات التي تصب في هذا المبحث، أما الثاني فيتعلق ببنية تلك الدراسات ومضامينها التي قد لا تخدم عرضنا هذا، بما أن اختلاف الخصائص الثقافية والتمايز الواضح في درجة التقدم على سلم الاهتمام العلمي بموضوع السلامة المرورية بين الواقع المحلي الفقير من هذه النماذج البحثية ونظيره الغربي الذي تقدم بمراحل عديدة في سبيل تحقيق السلامة المرورية لذا فإن العرض سيقصر على ما توفر لدى الباحث من نماذج تخدم العنصر ضمن حدود البيئة البحثية العربية التي تتمايز هي الأخرى كما سيأتي عرضه لاحقاً في التعليق العام على التوجهات البحثية في السلامة المرورية.

ومن جملة تلك الدراسات التي تركز معظمها على إعداد برامج تعليمية وأخرى تدريبية لفئات مختلفة من مجتمع مستخدمي الطريق، ومراعاة لمبدأ التدرج فقط اهتمت بعض الدراسات بفئة الطفولة من منطلق أن غرس القيم المرورية في الناشئة قد أصبح من أؤكد عناصر استراتيجيات السلامة المرورية التي تعكف الهيئات على تحقيقها، حيث نشرت فوزية النجاسي وحنان نصار (2009) دراسة موسومة بـ "فعالية استراتيجية لتنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة، بما أن الدراسات شير إلى أن ما يفوق (10%) من ضحايا حوادث السير ينتمون إلى فئة الأطفال، كما أن طفل الروضة لا يعرف مدلولات الكثير من العلامات المرورية، ويفتقر إلى العديد من المهارات والقواعد السلوكية الخاصة بالمشاة كعبور الطريق وركوب السيارة والحافلة بأمان، وهي ضرورات تسدعي العناية بهذه الفئة وبناء برامج واستراتيجيات تدريبية تقدم للطفل لتنمية وعيه بتلك القواعد والمهارات، من أجل لك تضمنت الاستراتيجية المقترحة في الدراسة جملة من الأنشطة التثقيفية (1. معرفية الهدف منها التعرف على عناصر حركة المرور كالشرطي وعلامات المرور 2. قصصية: الغرض منها تكوين اتجاهات وقيم وسلوكات مرورية سليمة 3. موسيقية : الهدف منها الحث على اتباع قواعد المرور باستخدام طرق سمعية باستخدام أناشيد وقصص موسيقية 4. فنية : الهدف منها تمييز الألوان والربط بينها وبين مدلولاتها) وأنشطة تدريبية لترسيخ السلوك المروري الآمن، وبعد التطبيق أشارت نتائج الدراسة إلى وجود فروق دالة إحصائية لصالح درجات الاختبار البعدي وهو ما يشير إلى تحسن مستوى الوعي المروري للأطفال عينة البحث، كما أشارت نتائج الدراسة إلى تحسن الوعي المروري للطفل في جانب سلوكيات المشاة ومهارات وقدرات عبور الطريق، كما أشارت النتائج إلى تحسن الوعي المروري للطفل على محور ركوب السيارة أو الحافلة لصالح التطبيق البعدي. (فوزية النجاسي وحنان نصار، 2009، ص 213-215)

وفي دراسة لسهام محمد بدر (1998) بعنوان " نحو استراتيجيات للتربية المرورية في رياض الاطفال" ضمن بحث مقدم الى ندوة أمن الطفل: الجانب الأمني في تربية الطفل ، مركز البحوث و الدراسات في القيادة العامة لشرطة دبي ، دولة الامارات العربية المتحدة، والتي هدغت من خلالها إلى الإجابة عن جملة من التساؤلات أهمها:

1 - ما مفهوم التربية المرورية ؟ و لماذا الاهتمام بها في مرحلة رياض الاطفال؟

2 - ما اسس التربية المرورية بالروضة ؟ و ما اهدافها ؟ و ما مضامينها ؟

3 - ما استراتيجيات التعليم و التعلم المرتبطة بالتربية المرورية ؟

4 - ما الرؤى المستقبلية للتربية المرورية برياض الاطفال ؟

وقد أشارت نتائج الدراسة إلى أن:

1 - التربية المرورية تربية متكاملة (بصرية - سمعية - حركية - اجتماعية) تعتمد على الحس و العقل و الوحدات و تنمي المعارف و المهارات و القيم و الاتجاهات .

2 - يجب الاهتمام بالتربية المرورية لسببين اولهما زيادة الكثافة المرورية و مخاطرها ، و ثانيهما التطور التقني و الفني للمركبات الحديثة .

3 - تعتمد التربية المرورية في الروضة على الاساس البيئي ، و الاساس السلوكي .

4 - الهدف الاساس من التربية المرورية في رياض الاطفال هو تنمية المهارات المرورية لدى طفل الروضة و التي تتطلب :

أ - تنمية القدرات الذاتية للطفل : الحواس - الجوانب الحركية و الوجدانية و المعرفية .

ب - التعرف و التعامل مع مكونات البيئة المحلية المادية و البشرية .

ج - الوعي باداب المرور و قواعده و نظمه .

د - اكتساب سلوكيات مرغوب فيها .

هـ - تنمية قدرات خاصة مثل سرعة رد الفعل و التحكم و الانتباه . (محمد بيان، 2014، ص 39)

هدفت دراسة يوسف (2008) الى تنمية الوعي بالسلامة المرورية في مرحلة رياض الاطفال ببرنامج مقترح للحد من الحوادث المرورية و قد استخدم الباحث المنهج التجريبي لاختبار فروضه، حيث قام الباحث بإعداد البرنامج المقترح و تطبيقه على عينة عشوائية قصدية مكونة من (60) طفلا من روضة الشهيد" اسماعيل فهمي" تم تدريس البرنامج المقترح وقد استغرق تدريس البرنامج (44) حصّة موزعين على فصلين لعام (2007-2008)، وقد أشارت نتائج الدراسة إلى وجود فروق

ذات دلالة احصائية لصالح المجموعة التجريبية أي أن الدراسة عملت على تنمية الوعي المروري لدى العينة التجريبية وقد أوصى الباحث بإعداد مقرر للأطفال بمرحلة رياض الأطفال يتناول المفاهيم والقضايا العلمية والصحية والبيئية لما لهذه المفاهيم من أهمية في حياة الفرد، كما أوصى الباحث بتضمين جميع المناهج في التخصصات كافة و في كل المراحل التعليمية بموضوعات و معايير القضايا البيئية مثل قضية الوعي المروري. (خليل الزيان، 2012، ص60)

لمعالجة موضوع أهمية التربية المرورية في ترسيخ السلوك المروري لدى النشأ أعد "زكريا شعبان" دراسة تحليلية لكتب اللغة العربية المقررة لصفوف الحلقة الثانية من المرحلة الاساسية في الأردن في ضوء مضامين التربية المرورية هادفا من خلالها الى التعرف على مدى تركيز عينة الكتب مجال البحث على المضامين التربية المرورية و كيفية تقديمها و مراعاة مبدأ التتابع في تركيزها على هذه المضامين من اجل ذلك قام صاحب الدراسة باعداد قائمة تضمنت (52) مضمونا ذي صلة بالتربية المرورية موزعة على (5) مجالات هي : (استخدام الرصيف، عبور الطريق، استخدام حافلة النقل المدرسي والنقل العام، استخدام الدراجة الهوائية، الثقافة المرورية العامة)

وباستخدام أسلوب تحليل المضمون كشفت نتائج الدراسة أن الكتب مدار البحث لم تركز على أي من مضامين التربية المرورية وأن ما تناولته لا يغطي حاجات الفئة العمرية المستهدفة وخصائصها، كما أن الكتب لم تراعى في تناولها لمضامين التربية المرورية مبدأ التتابع ولم تتبع منهجية واضحة بل اعتمدت منحى تقليدي عشوائي. (زكريا شعبان، 2013، ص302)

وأعد خليل الزيان (2012) دراسة موسومة ب "فاعلية برنامج بالسوم المتحركة في اكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلبة المرحلة الأساسية بغزة"، اعتمادا على جملة من الأدوات شملت إعداد وحدة دراسية موازية للصف الخامس واختبار مفاهيم السلامة المرورية المكون من (38) بندا بالإضافة إلى البرنامج المقترح باستخدام الرسوم المتحركة وقام بتطبيقه على عينة مكونة من (30) طالبا وباستخدام المنهج شبه التجريبي أشارت النتائج إلى فعالية البرنامج في اكتساب أفراد العينة لمفاهيم السلامة المرورية، وفي ضوء ذلك أوصى الباحث بجملة من التوصيات (1. استخدام الرسوم المتحركة كوسط فعال في العملية التعليمية التعلمية لما لها من أثر على التحصيل الدراسي لدى الطلبة، 2. تنظيم ورشات عمل للمعلمين بحيث يتم تدريبهم على انتاج الرسوم المتحركة، 3 تطوير برامج إعداد المعلمين بجميع المراحل التعليمية لتشمل البعد المروري في المناهج التربوية، 4 ربط المدرسة بالمجتمع المحلي من خلال تشجيع الزيارات العلمية وخاصة المرتبطة

بتدريس القضايا المرورية،5 ضرورة تكامل مفاهيم السلامة المرورية ضمن جميع المناهج الدراسية وتدريب المعلمين وتشجيع التلاميذ على المشاركة في المشاريع الخاصة بسلامة الطريق.(خليل الزيان، 2012)

وقدم رشدان المطرفي (1424هـ) دراسة بعنوان " أثر تدريس وحدة مقترحة للسلامة المرورية في إكساب التلاميذ الصف الأول ثانوي بعض مفاهيم ومهارات السلامة المرورية وفي اتجاهاتهم نحو السلامة المرورية" والتي هدفت إلى معرفة دور الوحدة المقترحة في إكساب الطلاب بعض مفاهيم السلامة المرورية ومهاراتها فضلا عن نشرهم باتجاهات ايجابية نحو السلامة المرورية، ولتحقيق أهداف الدراسة قام الباحث بإعداد وحدة تدريسية للسلامة المرورية اعتمادا على جملة من الدراسات المشابهة بالإضافة إلى استبانة تم توزيعها على بعض قطاعات المجتمع، واعتمادا على المنهج شبه التجريبي وتصميم المجموعتين غير المتكافئتين وصمم ثلاث أدوات لجمع البيانات هي (اختبار تحصيلي وبطاقة ملاحظة ومقياس اتجاهات) وبعد التقنين شرع الباحث بتطبيقها على عينة شوائية وفي ضوء ذلك أسفرت النتائج عنوجود فروق دالة إحصائية عند مستوى 0.05 لصالح المجموعة التجريبية في التحصيل ككل وعند مستويات التذكر والفهم والتطبيق وكذا مهارات السلامة المرورية ومقياس الاتجاهات، وهو ما يدل على فاعلية الوحدة الدراسية المقترحة في تنمية مفاهيم ومهارات والاتجاهات الايجابية ونحوها لدى طلاب الصف الأول ثانوي. (رشدان المطرفي، 1424هـ، ص د)

وضمن سلسلة الدراسات التي تعدها اللجنة الوطنية السعودية لسلامة المرور في مواجهة مشكلة حوادث السير بالمملكة في جاونبها المختلفة الهندسية والإدارية والتعليمية وغيرها قدم كل عبد النافع آل شارع ابراهيم الشافعي وفهد الشمري (1409 هـ) دراسة تعنى بالجانب التعليمي للمشكلة المرورية موسومة بـ "أدخال تعليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسطة في التعليم العام" وتركز على إعداد مادة تعليمية عن السلامة المرورية لتلاميذ المرحلة المتوسطة بهدف رفع مستوى الوعي المروري وتكوين عادات مرورية سليمة للقيادة وسلامتهم قبل قيامهم بالقيادة الفعلية للسيارات، وتستند الدراسات في معطياتها على دراسات تشخيصية لسلوك السائقين السعوديين من قبل ذات اللجنة ويأتي هذا البحث كحلقة من سلسلة تعنى بأهمية ادخال مقررات السلامة المرورية ضمن التعليم العام يتدرج فيها المتلقي من بين مراحل التعليم العام الابتدائي المتوسط والثانوي والجامعة ليتلقى جرعات مختلفة من القيم المرورية السليمة، لتكون المحصلة تشكيل بنية

شخصية لسلوكيات القيادة وأدائها وقواعدها تتشابك في صلابة مع بنية الشخصية التي تتشكل من خلال التنشئة العامة التي تهدف إلى تغيير حضاري في سلوك أفراد المجتمع ومفاهيمهم لكثير جوانب الحياة المختلفة، ويأتي هذا البحث أسوة بتجربة الدول المتقدمة، وإن تكون سلامة المرور جزءاً لا يتجزأ من منهاج التعليم العام في مراحله المختلفة وذلك اعتماداً على منحى يدمج المضامين الخاصة بالسلامة المرورية ضمن المواد الدراسية حسب طبيعة الأنشطة والمعلومات دون الحاجة لتخصيص مادة دراسية بالموضوع وأن يتم إعداد المعلمين لتلقين هذه المواد الدراسية باستخدام برامج تدريبية متخصصة لتكون المحصلة (1). تزويد التلاميذ في المرحلة المتوسطة بالحقائق والمعلومات الخاصة بالسلامة المرورية (2). إكسابهم المهارات اللازمة المتصلة بالسلامة المرورية والسير في الشوارع والتمييز بين العلامات المرورية المختلفة (3). إكسابهم الاتجاهات الإيجابية والقيم السلمية الخاصة بسلامة المرور (4). المساهمة في التقليل من حوادث المرور وتحقيق أمن وسلامة جميع مستخدمي الطريق (عبد الله النافع، 1409 هـ، ص 5-6)

في دراسة مشابهة للسابقة نشر كل من خالد عبد الرحمن السيف وعبد الله الحمدان وعبد الجليل السيف وإبراهيم الشافعي (2002) دراسة بعنوان " برنامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية بالمملكة العربية السعودية" وذلك بهدف (إجراء دراسة مسحية بمشكلات حوادث السيارات في السعودية، وتحديد المعارف والمهارات والقيم التي يجب على قائد السيارة معرفتها، ووضع تلك المعارف والمهارات في صيغة مقررات دراسية تكون منهاجاً دراسياً يهدف إلى:

أ - تزويد طلاب الجامعة بقواعد السلامة المرورية.

ب - تزويد العامة بقواعد السلامة المرورية .

ج - أعداد مدرسين في كليات التربية لتعليم مفهومات السلامة المرورية في مرحلة التعليم المتوسطة والثانوية .

وقد أشارت نتائج الدراسة إلى:

1 - تعديل السلوك في نواحي السلامة المرورية .

2 - تخريج مدرسين مزودين بمفهومات أساسية في السلامة المرورية ، يمكن نقلها للطلاب من خلال مقرر دراسي عن السلامة المرورية ووضعه ضمن برامج التعليم. (محمد بيان، 2014، ص 39)

دراسة السيف (1418هـ)، بعنوان : إدخال تعليم السلامة في المناهج" وقد استهدفت تحديد دور المؤسسات التعليمية في سلامة المرور بدءاً من مرحلة رياض الأطفال وانتهاءً بالجامعة،

من منطلق أن المؤسسات التعليمية تقوم بدور هام في صياغة سلوك الفرد، وليكون في تلك الصياغة ما يساهم منها في سلامة المرور في المجتمع، وقد استخدم الباحث المنهج الوصفي، وتوصلت الدراسة إلى جملة من النتائج والتوصيات، ومن أهمها:

أ- ادخال مفاهيم السلامة المرورية في مرحلة رياض الاطفال والتمهيدي والابتدائي ومقرر الثقافة المرورية في المرحلة المتوسطة والثانوية .

ب- ادخال برامج خاصة لتعليم السلامة المرورية، وتعليم قيادة السيارات، والاسعافات الاولى ضمن مناهج الكليات دون الجامعية، لاعداد مدرسين في هذه المجالات وفق تخصص تلك الكليات، حتى يمكن اعداد مدارس تعليم القيادة بمدرسين ومدربين سعوديين مؤهلين في هذه المجالات .

ج- ادخال برنامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية واعداد المعلمين، حتى يتمكن المعلمون في هذه الكليات من تدريس سلامة المرور في مراحل التعليم التي يعملون بها بعد تخرجهم .

د- تدريب المعلمين على أسس العمل في سلامة المرور بعقد الدورات لهم في هذا المجال، حتى يتمكنوا من تدريسها في مراحل التعليم التي يعملون بها .

هـ- تثقيف المخالفين للانظمة والتعليمات المرورية وتوعيتهم باعداد برنامج تدريب في سلامة المرور يعطى لهم في دور التوقيف والسجون، ويعد اجتياز هذا البرنامج شرطاً لتخفيف عقوبة السجن أو الايقاف. (محمد البقمي، 2000، ص63)

دراسة أمين شاکر (1982) "دور المؤسسات التعليمية في منع الحوادث المرورية" استهدفت التعرف على أسباب الحوادث المرورية ودور العامل البشري من ورائها، وخلصت الدراسة إلى أن التعليم بالغ الأهمية في التقليل من نسبة حوادث المرور، وتوصي الدراسة بضرورة التركيز على زيادة التفاعل والتنسيق بين المؤسسات التعليمية والتربوية والمؤسسات المتخصصة في نظام المرور من خلال إعداد برامج وقائية من حوادث المرور في أولى المراحل التعليمية أي مرحلة رياض الأطفال وتستمر في المراحل اللاحقة من أجل تشكيل سلوك قويم لدى السائق، كما توصي الدراسة باعتماد مبدأ التخطيط على كافة الأصعدة لضمان إنسيابية حركة المرور والتقليل من الحوادث، والعمل على نشر الوعي المروري على مدار السنة ولا يقتصر على إهتمام ينحصر في أسابيع وأيام مرورية وإدخال مادة تعليمية تعنى بموضوع المرور في مناهج الدراسة، وتدريب الطلاب وتحسيس

الجمهور الواسع بالمعضلة المرورية وإنشاء مدارس تعليم سياقة بمعايير تكنولوجية وعلمية لضمان تكوين جيد لسائق جيد. (محمد البقي، 2000، ص70)

محليا تبرز دراسة بويدي (2015) كواحدة من الدراسات القليلة التي اهتمت بالموضوع من خلال دراسة موسومة بعنوان "دور بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية في اكساب الثقافة المرورية للتلاميذ المتدربين" وذلك اعتمادا على أداة الاستبيان على عينة مكونة من (163) مفردة كشفت من خلالها أن من بين بعض المؤسسات التي تناولتهم الدراسة بالبحث وهي مؤسسات الأسرة والمدرسة بالإضافة إلى جماعة الرفاق تبرز الأسرة وحيدة في تلقين الأطفال ببعض قواعد السلامة على الطريق، بينما يبدو التقصير واضحا من طرف جماعة الرفاق والمدرسة بوصفها مؤسسة تعليمية تعتمد عليها العديد من التجارب الرائدة في مجال السلامة المرورية معولا هاما لتدريب الأطفال بقيم السلامة المرورية، ويبدو التقصير واضحا من عدة أوجه أبرزتها الدراسة منها: الطريق المؤدي للمدرسة ومحيط المدرسة حيث بدى جليا من خلال استجابات أفراد العينة غياب الاهتمام بمعايير السلامة عند تصميم الطرقات المحاذية للمؤسسات التربوية، فيما أظهرت بعض استجابات أفراد العينة أن المعلم يوصي التلاميذ أحيانا بمراعاة عامل السلامة على الطريق عند العودة إلى المنزل، ويبرز التقصير بوضوح عند مناقشة مسألة المناهج التعليمية وعنايتها بموضوع السلامة المرورية حيث أكد أكثر من ثلثي أفراد العينة أنهم لم يشكلوا صورة واضحة من خلال ما تلقوه من دروس اتسمت بالطابع النظري على قلتها، في غياب شبه تام للتنسيق بين المؤسسات التربوية والمؤسسات ذات الصلة بالمسألة المرورية، يضاف إليها نقص تحيين المقررات الدراسية للتمشي مع معطيات الواقع المروري المحلي الذي تشير أبرز معطياته إلى تقدم الجزائر على سلم الدول الأكثر تسجيلا لضحايا حوادث المرور، كما أشارت الدراسة من خلال مسح لمحتويات الكتب المقررة على تلاميذ السنة الثالثة والرابعة والخامسة أن كتاب التربية المدنية هو الوحيد الي يتضمن مقررات متعلقة بالسلامة المرورية.

ومن أهم الدراسات ضمن هذا التوجه البحثي تبرز الدراسة التي أعدها محمد بن شباب بن دغيش البقي بعنوان " التخطيط التعليمي للسلامة المرورية في المرحلة الثانوية من وجهة نظر مديري ووكلاء ومعلمي ومرشدي طلاب المرحلة الثانوية بمكة المكرمة وجدة والطائف " وباستخدام المنهج الوصفي والاستبانة التي تضمنت (86) عبارة موزعة على ستة أبعاد وزعت على جميع الفئات الموضحة في العنوان الدراسة أعلاه كشفت نتائج الدراسة:

1. أن الخطط والبرامج اللازمة لتأهيل المعلمين لتدريس السلامة المرورية في المرحلة الثانوية تتطلب تحديد الأخطاء والمشكلات للحوادث المرورية والعلاقة بين شخصية الطالب والاحداث المرورية والمناهج والوسائل التي ينبغي أن تسهم في التوعية المرورية والجوانب النظرية والتطبيقية للسلامة المرورية والعوامل النفسية للسائق والجوانب الميكانيكية للمركبات.

2. البرامج اللازمة لتأهيل المعلمين لتدريس السلامة المرورية في المرحلة الثانوية ينبغي أن تشمل الأحكام الشرعية والانظمة المرورية والسلوك المروري المطلوب من طلاب المرحلة الثانوية وعملية اتخاذ القرار وقت وقوع الحادث المروري والخصائص النفسية للطلاب والبيئة وميكانيكا السيارات وديناميكية تشغيلها وأهم الأعطال.

3. أساليب إعداد المعلمين لتدريس السلامة المرورية في المرحلة الثانوية يتم عن طريق إعطائهم محاضرات ومعلومات حول السلامة المرورية وإلحاقهم بدورات تدريبية قصيرة الأجل وحصولهم على تخصصات فرعية في الأمن والسلامة المرورية.

4. برامج تنمية الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الثانوية تتم عن طريق تعريفهم بالأنظمة المرورية والاختطاء الشائعة والأعطاب الشائعة المسببة للحوادث وعرض أفلام عن الحوادث واصطحابهم للسجون والمستشفيات للوقوف على آثار الحوادث المرورية وتوعيدهم على الثقة بالنفس وتحمل المسؤولية أثناء القيادة.

5. أساليب تحقيق الوعي المروري لدى الطلاب في المرحلة الثانوية يكون بالابتعاد عن العادات السلوكية الخاطئة أثناء القيادة والالتزام بالقيم الأخلاقية الخاصة بالقيادة وتدريبهم الاسعافات الأولية وعدم تعاطي العقاقير المنومة وتوعيدهم على القيادة أثناء الظروف الطارئة وتكوينهم بمفاهيم صحيحة عن السلامة المرورية.

وعلى ضوء تلك النتائج اوصت الدراسة بجملة من التوصيات أهمها:

- اقتراح خطة تربوية تعليمية للسلامة المرورية لتنمية الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الثانوية.
- يقترح الباحث من خلال الدراسة تدريس السلامة المرورية في المدارس الاهلية كخطوة تجريبية أولى.
- يوصي الباحث بالتركيز على منسوبي التعلم من قبل الجهات المسؤولة عن السلامة المرورية لاتخاذ ما هو مناسب لتنمية الوعي المروري لديهم كونهم يمثلون الشريحة الأكثر من المجتمع.

- استحداث قسم أو شعبة للتوعية المرورية في الجهات المسؤولة عن السلامة المرورية تعنى بتنمية الوعي المروري لأفراد المجتمع ومنهم معلمي وطلاب المرحلة الثانوية.
- يقترح الباحث تكوين لجان فرعية للسلامة المرورية بكل مدينة ومحافظة ترتبط باللجنة الوطنية لسلامة المرور بالرياض تعنى ببحث ودراسة المشكلات المرورية بتلك المدن والمحافظة ووضع الحلول المناسبة لها.
- كما يوصي الباحث بإجراء دراسات مماثلة لتوضيح دور الأسرة في تنمية الوعي المروري لدى الأبناء.

(محمد البقمي، 2000، ص ج)

4.6. التوجهات البحثية المعاصرة - تعليق عام :

بقدر حجم الخسائر المترتبة عن حوادث المرور، نجد أن الظاهرة المشكلة قد لقيت قدرا مماثلا من الاهتمام لدرجة تباين معها مستوى التناول سواء بين التخصصات أو حتى داخل التخصص الواحد، وسعى كل تخصص إلى قراءة تفاعلات الظاهرة من منظوره الخاص، بهدف تقديم فهم أعمق للظاهرة ووضع مجموعة من التصميمات الضابطة لتفاعلاته، وداخل التخصص الواحد سعى هذا التخصص إلى تقديم مجموعة من الدراسات التي تتناول مشكلة المرور من خلال محاولة التعرف على العوامل الدينامية المسؤولة عن الحوادث المرورية، أو تفاعلاتها، أو الآثار الاجتماعية والنفسية التي تنتج عنها، ويبدو أن مشكلة المرور والسعي لحلها من المشكلات التي ينظر إليها باعتبارها مشكلة اجتماعية في المقام الأول، ولعل ما يبرر درجة الاهتمام العلمي بالموضوع التوقعات التي تشير إلى أن الطريق ستصبح المسبب الرئيسي الثالث للوفاة بحلول عام (2020)، مما دعا منظمة الصحة العالمية لوضع شعار رئيسي لليوم العالمي للصحة لسنة (2007) "السلامة على الطريق لا يجب أن تترك للمصادفة" وعلى هذا قررت المنظمة أن يكون عام (2004) هو عام سلامة الطرق ونقطة البداية للحملة العالمية التي تسعى لتنفيذ التوصيات التي أقرها التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، كما أكد التقرير على أن البلاد المحرومة هي الأكثر تعرضا للحوادث المرورية وذلك لزيادة عدد السكان في هذه البلدان بشكل يفوق عدد السكان في البلدان ذات الدخل المرتفع، وبالتالي يزيد اعتمادهم على المركبات على الطرق مع ملاحظة أن كل هذه التغيرات المتلاحقة لا يصاحبها في الغالب الإجراءات التي

تضمن السلامة. (سميحة دويدار، 2008، ص221) (عامر المطير، 2006، ص145) من أجل ذلك ترعى عديد الهيئات الدولية موضوع حوادث السير وتسهر على متابعته وتدعيم الدول المتأخرة في ركب الاهتمام بموضوع السلامة المرورية ومساءلتها من أجل تهيئة العوامل المساعدة للتقليل قدر الإمكان من آثار وتبعات المعضلة المرورية، ويأتي على رأسها الاستنزاف الكبير في الأرواح والإصابات المستديمة، ولن يكون ذلك ممكنا بلا ثنائية (الإرادة السياسية الجادة والبحث العلمي الجاد) وهو ما جاء نصا في إعلان (دهلي) لسلامة المرور على أن تحسين سلامة مستعملي الطريق يتطلب تعهدا سياسيا في أعلى المستويات، ووفق لذلك فإن الاحتياجات المطروحة تتعلق بسلطة تنسيقية ذات قاعدة علمية تدير تحت إشراف حكومي ملف سلامة المرور، علما أن مصداقية البرامج تحصل لا فقط من خلال المؤسسات البحثية المؤهلة ولكن أيضا بالعمل على إيجاد فرق بحثية علمية قادرة على تقييم وإعداد الخطط وتحديد الإجراءات وضبط الوسائل والتقنيات الواجب اعتمادها، أما تمويل برامج سلامة المرور فهو مرتبط أساسا بمدى إدراك سلط الإشراف لأهمية هذا الملف وتأثيراته في الإقتصاد الوطني وطبيعة الغايات والأهداف المحددة وفرص التمويل الدولية المتاحة. (العجمي، 2008، ص237) وهو أمر يبدو بعيد المنال عن واقعنا رغم وجود هيئة رسمية تعنى بملف السلامة المرورية تحت مسمى "المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرقات" ترفض التخلي عن التناول الأمني للموضوع ورميه بين أذرع المؤسسات البحثية الأكاديمية المتخصصة، ويكشف الاستقصاء البحثي المتعلق بالتوجهات البحثية المعاصرة ذات الاهتمام بموضوع السلامة المرورية إمكانية رصد عدد من الحقائق نوجزها فيما يلي:

1. لمشكلة المرور العديد من الأبعاد الأساسية، منها العناصر المسببة للمشكلة وطبيعة السياقات الاجتماعية التي تحدث فيها وتدعمها وحجم الخسائر البشرية والمادية المترتبة عنها، وطبيعة الثقافة والعادات والسلوكيات المرتبطة بالواقع المروري وسلوك القيادة على الطريق، بالإضافة إلى جملة الأبعاد الاجتماعية والنفسية والقانونية والاستراتيجية الوطنية المرتبطة بتخفيف حدة الآثار المترتبة عن المشكلة وما يتبع ذلك كله من جوانب إعلامية ومعرفية للتوعية بحجم المشكلة وآثارها وتنمية الوعي بهذه الآثار. (سميحة دويدار، 2008، ص222)

2. ظهرت الحاجة الماسة إلى وجود مداخل متعددة Interdisciplinary approach لدراسة هذه الظاهرة وليس مدخلا واحدا، فدراسة أبعاد متعددة من العوامل المرتبطة بهذه الظاهرة يُمكن الباحثين من إجراء تعميمات على حد كبير من الدقة بخلاف ما هو واقع الآن، بحيث تتمكن من

التعميم الفعال للظاهرة وطرق الحد منها، ومع كل ما سبق ينبغي الإشارة إلى أن سلامة الطرق تحتل مكانة كبيرة في الأبحاث الدراسات، وإن كان على الباحثين أن يطوروا الأدوات التي تسمح بمعرفة الأهمية المتزايدة للسلوكيات وتقييم العيوب والآثار وتحديد المتغيرات الوسيطة أثناء هذا التقييم لهذه المشكلة، كما ينبغي أن تركز الأبحاث في هذا السياق على العناصر الثلاثة المكونة للمشكلة المرورية (الإنسان - الطريق - المركبة) بحيث يساهم كل حسب تخصصه في دراسة هذا الموضوع، (سميحة دويدار، 2008، ص 223) وهو ما نسعى إلى بلوغه من خلال عرض التوجهات البحثية المعاصرة لمشكلة حوادث المرور عموماً والسلامة المرورية على وجه الخصوص.

3. يكشف الاستقصاء عن التوجهات البحثية النفسية والاجتماعية في مجال السلامة المرورية تأخر الاهتمام البحثي العربي كيفاً وكماً عن نظيره الغربي بموضوع السلامة المرورية، فضلاً عن حداثة الاهتمام بالجانب الاجتماعي للمسألة المرورية وقد عبّر (Gunnarsson) على أهمية هذا الجانب بالقول "يمكن وصف نسق المرور على الطريق باعتباره نسق (رجل - آلة - طريق) مع مجموعة من العوامل المتداخلة، فهناك ثلاث مكونات متفاعلة معا هي السائق والمركبة والطريق، أما المكونات الأخرى المحيطة بهذه المكونات الأساسية فهي البيئة التي بها حركة المرور، والبيئة النفسية الاجتماعية المرورية للسائق والبيئة المادية المحلية، وبالرغم من ذلك فإنه غالباً ما يتم تجاهل مكون آخر هو المجتمع بنسقه الثقافي والاجتماعي، وما يتضمنه من قوانين ونظم ومستوى تعليم يشكل في مجمله الروح العامة وأنماط المعيشة والطلب على وسائل النقل وملكية السيارات... لدرجة يمكن القول معها أن حركة المرور وبيئتها إنما هي مرآة المجتمع" (عبد العزيز النوحى وآخرون، 1995، ص 274)

4. يمكن أن نوجز مضمون الدراسات التي رسمت معالم التوجهات البحثية النفسية والاجتماعية في مجال السلامة المرورية في العبارة التالية: (قراءات نفسية وأخرى اجتماعية "ميكروسكوبية" في أسباب حوادث الطرق وآثارها) اعتماداً على مدخل سلوكي في الغالب لفهم سلوك القيادة، يُمهّد الطريق نحو التخطيط لتعديل هذا السلوك الذي أظهرت الإحصاءات أنه يقف وراء نسبة كبيرة من الحوادث على الطرقات، ويمكن التعقيب على هذا الاستنتاج بالآتي :

- النظرة الاختزالية في مقابل النظرة الشمولية:

إن سلوك السائق أثناء قيادة المركبة هو جزء من سلوكه العام، ومحاولة دراسة وعزل سلوكيات السائقين أثناء القيادة عن شخصياتهم ككل والوعاء الاجتماعي الذي يحتضن هذه

السلوكيات هو فصل مصطنع، وهكذا فإن الفصل بين أي جانب من جوانب سلوك السائقين مثل عمر السائق وجنسه وسماته الشخصية والانفعالية أو الميكانيزمات الإدراكية التي تشيع في سلوك السائق أثناء القيادة، عزل هذا البعد أو ذاك المتغير عن شخصية السائق هو عزل مضاعف لا بد أن ينطوي على قدر من التشويه لا تبرره إلا سهولة إجراء الدراسة ومناقشة النتائج، وهو ما جعل منها دراسات تبحث في الأسباب المباشرة دون اعتبار كبير للتفاعل المعقد بين المكونات والأبعاد التي تحكم الظاهرة موضوع البحث، ولا التفاعل القائم بين تلك المكونات والبيئة المحيطة بسائق المركبة.

- عدم اتساق محكّات تقييم سلوك قيادة السيارات:

تبين من خلال عرض أساليب الاستقصاء المعتمدة في مراحل بحث الدراسات التي تم عرضها وجود تعارض بينها فيما يتعلق بالمحكّات التي يتم وفقها مقارنة سلوك قيادة السيارات بين السائقين، فواحدة من الدراسات قد تستخدم ملفات حوادث السائق وسجل انتهاكه للأنظمة المرورية في تقييم سلوك السائق، وقد يحصل باحث آخر في دراسة مغايرة على عينة من سلوك القيادة مستخدماً اختبارات المواقف الشبيهة، أو النزول إلى الميدان واستخدام الملاحظة المباشرة أو اعتماد المقابلات الموجهة مع الأفراد الذين يقعون في مخالفات مرورية، وإن كان تعدد تقنيات جمع المعلومات في حد ذاته أمراً محموداً بما أنه يسمح للباحث بكشف مظهرات المشكلة موضوع الدراسة، فإن عدم وضوح محكّات تقييم سلوك القيادة قد يساهم في تباين نتائج البحوث، وهو تعارض ناتج عن عدم الاتفاق على المعالم التي يتحدد من خلالها السلوك المدروس.

- اختلاف البيئة الثقافية يعكس اختلافاً في سلوك القيادة:

أجريت معظم بحوث السلامة المرورية والتي تركز على سلوك السائقين في الدول الغربية، لهذا فمن المهم على من يبحث في الموضوع أن يكون على وعي بأثر العوامل والفروق الحضارية على هذا السلوك، بمعنى أن التعميم من بحوث أجريت في حضارة معينة على سلوك أفراد بيئة حضارية أخرى لا يكون صائباً، غير أنها يمكن أن تلعب دور المنبّه لبعض العوامل التي تستحق المكافحة العلمية.

- نحو فهم أعمق لسلوك قيادة السيارات:

يكشف الاستطلاع البحثي عن التوجهات البحثية في مجال السلامة المرورية اتفاقاً في الأهداف بين الدراسات نحو مكافحة عميقة للمشكلة اعتماداً على مدخل سلوك قيادة

السيارات، واختلافا في الأبعاد والمؤشرات التي اعتمدها كل واحدة من تلك الدراسات، وتجاوزا لحالة الاختلاف هذه يذهب جيمس ليون (1997) في دراسة له عن سيكولوجية المرور في جامعة هواي تحت عنوان "نظرية لفهم سلوك القيادة" (محمود أبو النيل، 1995، ص480) بأن هناك منظورين ممكنين لفهم ما يفعله السائقون، أحدهما يتعلق بمجموعة من العوامل الداخلية Internal والآخر يتعلق بمجموعة من العوامل الخارجية External، حيث يختص هذا الأخير بظروف القيادة والمركبات والإشارات المرورية، والمعلومات المتعلقة بذلك يمكن رصدها من خلال الأجهزة والمقاييس وتقييم الملاحظين، أما العوامل الداخلية فتهم بوجهة نظر السائقين أنفسهم والخاصة بأحاسيسهم وإدراكهم وأفكارهم المعبر عنها لفظيا وآرائهم وانفعالاتهم، تلك المعلومات التي لا يمكن تحصيلها بالأجهزة أو الملاحظين بل من خلال استطلاع الاتجاهات النفسية للسائقين كمفهوم يشمل كل تلك الجزئيات الداخلية ضمن مداخل أو حتى منافذ تشمل الوجدان والمعرفة والسلوك، والأهمية العلمية النظرية لهذه الجوانب من منظور علم النفس الاجتماعي هي أنها تغطي مجالا واسعا من سلوك الأفراد في حياتهم اليومية، والمعروف في التراث الأدبي السيكلوجي أن التعلم نفسه ينبثق من ثلاث جوانب مميزة عند الفرد هي: (الوجدان، المعرفة والسلوك الحس حركي)، وفي ذلك إشارة ضمنية لمفهوم الاتجاه النفسي بالنظر لمكوناته الثلاثة، كما أن التعبير عنه يكون بصورة لفظية، ولقد عبر الفلاسفة قديما عن هذا بالقول إن سلوك الإنسان ينتظم في ثلاث مجموعات متميزة طبقا لطبيعة الإنسان الثلاثية وهي الإرادة (الرغبة Will) (الفهم Understanding) و(الفعل Action) ولا يزال السيكلوجيون يتعاملون مع ذلك النظام الثلاثي من السلوك فيستخدمون بدل الإرادة السلوك الوجداني للتعبير عن الوجدانيات والمشاعر والدوافع والحاجات وكل ما يتفق مع الأهداف التي تستهدفها أفعالهم، فعلى سبيل المثال فإن قيام السائق بإعطاء الإشارة Signaling قبل تغيير حارة الطريق يعتبر سلوكا حسيا حركيا متضمنا في سياق وجداني حيث يكون لدى السائق دوافع لتفادي الوقوع في الخطأ والخطر وتفادي فشل السائق في استخدام الإشارة الخاصة بالوقوف، وفي ضوء ذلك فإن تعلم دافع تفادي أخطاء القيادة يعتبر مهارة قيادية وجدانية affective driving skill، وغالبا ما تحدث أخطاء القيادة نتيجة الحالة الوجدانية عند وجود خبرة صراع بين الدوافع حينما يقود السيارة بسرعة وتضعف لديه مشاعر الرغبة في الحذر واحترام القانون لوجود في نفس الوقت مشاعر الحث على العجلة وعدم التأخير، (محمود أبو النيل، 1995، ص483-484) وما كان يطلق عليه في السابق الفهم Understanding يسمى الآن السلوك المعرفي والذي يشمل

العمليات المعرفية والفكرية وكل ما يرتبط باتخاذ القرار والجوانب الأخرى المتضمنة في أفعال الأفراد ومنها المتصل بسلوك القيادة، فسلوك استخدام الإشارة الذي أشرنا إليه آنفاً قبل الانتقال من حارة إلى أخرى لا يكون فقط متضمناً في سياق وجداني، بل وفي سياق معرفي كما يعتبر إضافة لهذا أن تعليم السائق اتخاذ أحكام صحيحة أثناء القيادة اليومية مهارة قيادية معرفية *cognitive driving skill* لأن الأخطاء المعرفية غالباً ما ينتج عنها تفسير غير منطقي لتتابع الأحداث مما يؤدي لاتخاذ قرار غير صحيح مثل (أنا أعرف أنه لا يوجد أحد خلفي ومن ثم فلا داعي لاستخدام إشارة تغيير الاتجاه) وينطوي هذا القرار على توقع حدوث أخطاء نتيجة له وعلى العكس مما لو قرر سائق آخر (أمامي مركبة ومن المحتمل أن يدور صاحبها، وأن هناك شرطي يراقبني)، والنظرية التي تعتمد على العقل *comprehensive* تتضمن تحديداً لاتخاذ القرار الصحيح أو غير الصحيح، خاصة وأن النواحي المعرفية تتفاعل مع النواحي الوجدانية لاتخاذ تلك القرارات والقيام بالأفعال الخاصة بقيادة السيارة، ويطلق على تلك الأفعال التي يقوم بها الفرد السلوك الحسي الحركي *sensorimotor* ويشمل كل تلك الخبرات التي تتوسط الجانبين الحسي والحركي، فعلى سبيل المثال فإن إعطاء الإشارة قبل تغيير الحارة Lane التي يسير عليها السائق يعتبر فعلاً حسي حركي معقد يتضمن تآزر العين واليد إضافة للاستعداد الحركي لاستخدام الفرامل إذا تطلب الأمر، كما يتضمن لف الرأس والعنق للرؤية الخلفية وعمل في الجهاز العصبي وإفراز الغدد وحديثاً صامتا بين السائق ونفسه. (محمود أبو النيل، 1995، ص484)

تلکم هي الجوانب الأساسية التي يجب أن تتضمنها كل دراسة تروم الدقة والعمق في دراسة سلوك القيادة قبل محاولة إحداث تغيير إيجابي فيها، دون إغفال عنصر وجانب آخر لا يقل أهمية عن الجوانب التي سبق ذكرها وهو المعايير والأسس الاجتماعية والثقافية، ذلك أن سلوك القيادة يتشكل إلى حد بعيد في ظل هذه التي أشرنا إليها فقوى دينامية الجماعة مثلاً لها تأثير بالغ، فواحدة من الدراسات التي عرضها تؤكد أن قيادة العدوانية بصورة عدوانية *Aggressive driving* يعزى للمعايير والأسس الثقافية التي تكتسب في الوسط الاجتماعي من الأسرة ووسائل الإعلام المختلفة وغيرها، وصارت تلك السلوكات التي تنم عن عدوانية اتجاه الآخرين ونحو الذات تقليداً، فليس سلوك الفرد في المجتمع إلا محاكاة لسلوك الآخرين، بل إن السلوك الخارجي القابل للملاحظة ما هو إلا انعكاس لعوامل ذاتية تتصل بالأداء أو القيم والاتجاهات التي يرسمها المجتمع ويتبناها أفرادها، وأنه إذا ما تكرر من الفرد حدوث بعض الأفعال بالخطأ فإن جانباً رئيسياً منها

يرجع إلى هذه المتغيرات، وأن معرفة آرائه في هذه المتغيرات يتيح مزيداً من الفهم للعوامل المسببة للحوادث، وقد أكدت بعض من الدراسات التي تم عرضها في هذا الصدد أن السائق باتجاهاته وآرائه وفكره هو جزء من نسق تفاعلي، و بالتالي فإن الأفراد عندما يفسرون المشكلة المرورية وحوادث الطرق فإنهم لا يفسرونها في ضوء محركات موضوعية كحالة الطرق وحالة المركبة بل يفسرون وجود مشكلات مرورية في ضوء مدركاتهم وأحكامهم واتجاهاتهم نحو الآخرين، مما يؤكد على أن تفاعل الأفراد على الطريق لا يتم في ضوء متغيرات موضوعية بل في الغالب يتم وفق اتجاهاتهم الذاتية وتحييزهم الشخصي، (سميحة دويدار، 2008، ص202) تبعاً لهذا يصبح البحث في موضوع الاتجاهات النفسية للسائقين وبناء برنامج لتغييرها أكثر من ضرورة بل من غير المنطقي العدول عنه إلى غيره إذا ما استندنا إلى ما سبق ذكره حول مضامين وأبعاد السلوك التي ذكرها السيكلوجيون، وهي الأبعاد ذاتها التي يشملها مفهوم الاتجاهات النفسية بمكوناته التي سبق الإشارة إليها والتي سيأتي تفصيلها في عناصر لاحقة من الفصل المتعلق بمفهوم الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية: المفهوم، القياس والتعديل، فضلاً عن أنه يخدم جزئية السياق الاجتماعي للسلوك، فالعارفون بمجال السيكلوجيا الاجتماعية يتفقون على أن اتجاهات الأفراد ترسم وتتحدد في سياق الحياة الاجتماعية وقد لا يتحقق التكيف النفسي والاجتماعي للفرد إذا ما تبني اتجاهات مخالفة للجماعة، وتوضح جملة الدراسات المتعلقة بموضوع الاتجاهات عظم المسؤولية التي تقع على عاتق خبراء المرور من أجل تعديل اتجاهات السائقين وحملهم على تغيير اتجاهاتهم نحو أنماط القيادة الخطيرة فإن عليهم أولاً معرفة بيئة تلك الاتجاهات وتشكلها أو يوجدوا السبل المساعدة على تعديل الاتجاهات المحركة لسلوك السائقين، وهي اتجاهات مرتبطة بجملة من الدوافع والأهداف وترتبط بالعديد من العوامل الانفعالية التي تراكمت عبر السنوات والخبرات والظروف المتغيرة التي مر بها السائق وغالبا ما تكون مرتبطة ببعض الأفكار الدعائية التي تروجها وتخطط لها شرائح في المجتمع وتبثها قنوات الإعلام المختلفة. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص70)

- الكفاءة البحثية والإنتاجية والخطوط العريضة لموضوع " بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية ":

كثير من الدراسات التي تم عرض نتائجها من عينة البحوث التي تسير في طريق مسدود، فهي لا تؤدي بنا في النهاية إلى نتائج وإجراءات يمكن استغلالها لتحسين وسائل استخدام الطرق وقيادة السيارات وبلوغ الهدف الأهم وهو التقليل من حجم حوادث المرور وآثارها السلبية، وهو

هدف لا تخدمه العديد من البحوث التي تم عرضها إذا ما استثنينا التوجه الثالث من البحوث الذي يعنى بمواجهة مشكلة حوادث المرور، فالكفاءة البحثية والإنتاجية أمر ينبغي أن تراعيه البحوث العلمية في مختلف المجالات، وهو أمر ندركه من خلال موضوع جدير بالدراسة والاستفادة من نتائجها لرسم الاستراتيجيات للتقليل من آثار المشكلة موضوع البحث، فإذا كانت الدراسات تعزو ما نسبته (90 %) من حوادث المرور إلى العامل البشري (خطأ في سلوك السائقين) والسلوك ذاته يتحدد إلى حد بعيد من خلال الاتجاهات النفسية التي يحملها السائقون، فحينئذ يصبح البحث في طبيعة تلك الاتجاهات مطلباً بحثياً ملحا (كفاءة بحثية)، يساعد في التعرف على طبيعتها وديناميكية فعلها وارتباطها بعوامل انفعالية قوية تراكمت عبر سنوات عمر السائق والخبرات والظروف التي مر بها وكشف آليات تشكّلها بفعل التأثير الاجتماعي وقوى الدينامية الاجتماعية عبر منافذ كوسائل الإعلام وقنوات التنشئة الاجتماعية وغيرها، تمهيدا للهدف الأهم وهو تحديد السبل الكفيلة بتعديل تلك الاتجاهات النفسية ما دام هذا الأخير ممكنا فينعكس بدوره على سلوك السائقين (كفاءة إنتاجية)، وهي المخطتان التي يختزلهما موضوع الدراسة الموسوم بـ " بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية" وفق هذا الذي أشرنا إليه تشكّلت لدى الباحث المعالم والخطوط العريضة للدراسة والتي نوردتها على النحو التالي :

المحطة الأولى: السلامة المرورية في الجزائر وضعها وحدودها : المنطلقات التشخيصية لتحديد معالم البرنامج المقترح وهي المحطة التي تتضمن الخروج بحملة المعطيات التشخيصية للواقع المروري وتحديد اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، ويمكن بلوغ ذلك عبر الخطوات التالية:

1. البحث في أبعاد الموضوع يشكل نقطة البداية لإعداد البرنامج النفس الاجتماعي المقترح فهي خطوة بالأساس تسعى إلى وضع تقدير Assessment عام لموضوع - اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

2. جمع أكبر قدر من المعلومات عن الموضوع بمكوناته الثلاثة (المعرفي والوجداني والسلوكي) وكذا العوامل والمتغيرات المرتبطة به سواء كانت هذه العوامل مرتبطة بالسائقين أنفسهم أو الجماعات التي ينتمون إليها أو الأنساق المجتمعية ذات الصلة بالموقف - كالنسق الإعلامي أو القانوني أو التعليمي، أو الثقافة المرورية العامة السائدة في المجتمع.

3. صياغة الموضوع المشكلة صياغة دقيقة من خلال المعلومات المجمعة عنه بحيث يمكن التوصل إلى

(أ) تعريف إجرائي دقيق لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

(ب) صياغة تساؤلات حول المتغيرات المرتبطة بالموضوع.

(ت) عرض النتائج المتعلقة بطبيعة العلاقة بين الاتجاهات وبعض المتغيرات من شاكلة الجنس والسن والحالة الاجتماعية والمستوى التعليمي والوظيفة وغيرها من المتغيرات.

وبهذه الخطوات الثلاث يتحقق الوصول إلى المحطة الأولى من الأهداف التي تسعى الدراسة إلى تحقيقها وهي إعداد تقرير مفصل حول اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ((الدراسة التشخيصية)) تمهيدا للمحطة الأهم وهي إعداد برنامج نفس اجتماعي لتعديلها أسوة بالعديد من النماذج البحثية المعتمدة في مؤسسات البحث العلمي التي تعنى بموضوع السلامة المرورية حسبما سبقت الإشارة إليه ومن ذلكم المعهد البلجيكي من أجل السلامة المرورية Institut Belge pour la sécurité routière والمعروف اختصارا باسم IBSR حيث يعد تقريرا دوريا عن اتجاهات السائقين البلجيكيين نحو موضوعات متعددة تمكن من رصد التغيرات الحاصلة في اتجاهات المجتمع البلجيكي نحو عوامل السلامة المرورية، ومن بينها السرعة المفرطة استخدام حزام الأمن والسياسة تحت تأثير المسكرات. (A. Boulanger , 2009)

المحطة الثانية: البرنامج النفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية: التصميم وتقييم الفعالية، وهي المحطة التي يمكن بلوغها عبر جملة من الإجراءات:

1. تصميم محتوى البرنامج النفس اجتماعي المقترح لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية والذي تضمن جملة من العناصر (1. لماذا هو برنامج نفس اجتماعي 2. مبادئ البرنامج 3. الكفايات المطلوبة لمؤطر البرنامج 4. منطلقات البرنامج 5. غايات البرنامج 6. مجالات تطبيق البرنامج 7. مستويات تنفيذ البرنامج 8. المرجعية النظرية والتربوية: في سبيل بيداغوجيا لتعليم القيادة في الجزائر 9. الكفايات الأساسية للبرنامج 10. مكونات البرنامج 11. طريقة تنفيذ البرنامج 12. نماذج جذاذات للوحدات التعليمية في البرنامج)

2. تنفيذ محتوى البرنامج المقترح على عينة من المتطوعين ممن يحملون اتجاهات غير مرغوبة نحو السلامة المرورية لاختبار فعالية البرنامج المقترح باستخدام التصميم شبه التجريبي للمجموعة الضابطة والقياس البعدي.

3. تقييم فاعلية البرنامج النفس اجتماعي المقترح في تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، باستخدام أدوات الدراسة الأساسية للتحقق من الفرضيات من أجل تقديم البرنامج في صورته النهائية بعد مناقشته للهيئات الوصية بالمسألة المرورية من أجل تنقيحه ليتوافق مع معطيات الواقع المروري العام المحلي وتوظيفه ضمن المسعى العام للتقليل من حوادث المرور في الجزائر.

شكل رقم (2) أبرز معالم ومراحل دراسة بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة

المرورية



المصدر: من إعداد الباحث

الفصل الثاني: السلامة المرورية في المنظور السيكولوجي، الاجتماعي والاقتصادي

تمهيد

أولاً: مفهوم الحوادث المرورية

ثانياً: النظريات والنماذج السيكولوجية المفسّرة لحوادث المرور

ثالثاً: المشكلة المرورية من منظور سوسيولوجي

رابعاً: المشكلة المرورية من منظور اقتصادي

خامساً: حجم وواقع المشكلة المرورية في الجزائر

سادساً: بعض التجارب الرائدة في مجال السلامة المرورية

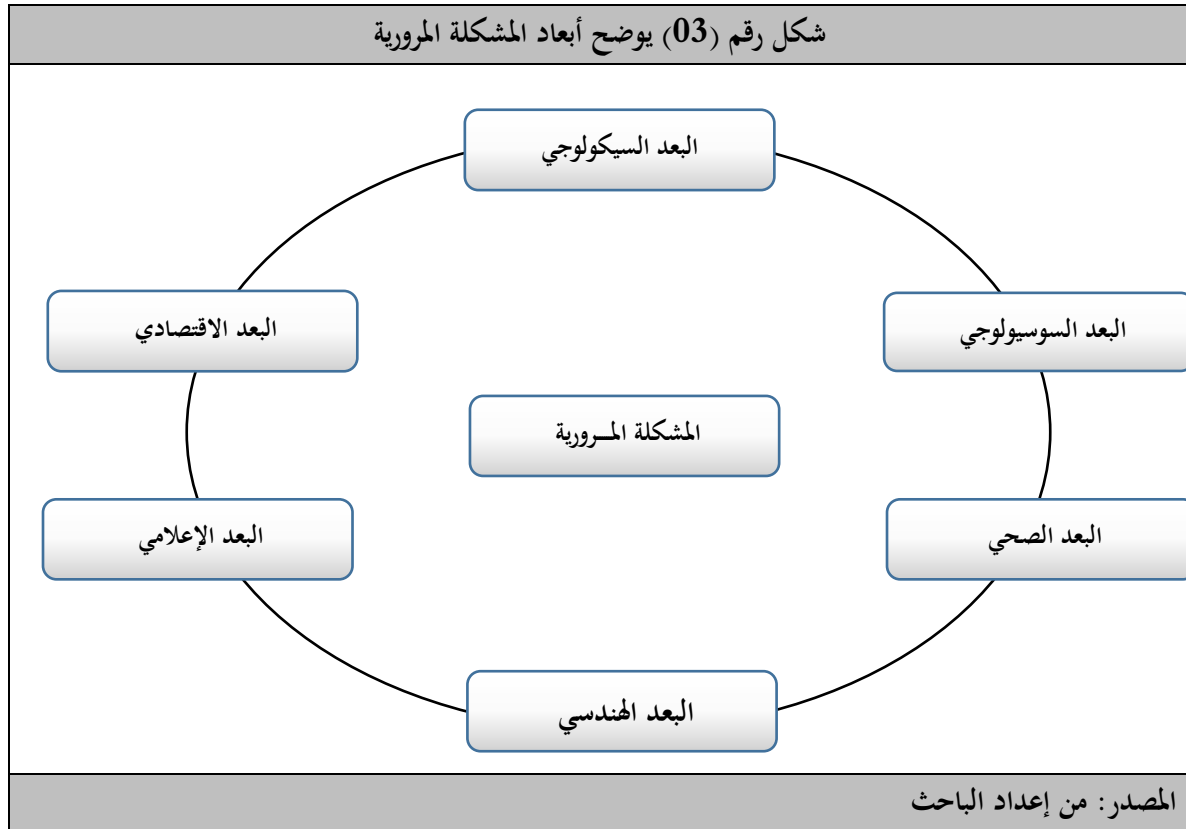
خلاصة

تمهيد:

أشارت منظمة الصحة العالمية في أحد تقاريرها إلى أن نحو مليون ومئتي ألف شخص يموتون سنويا بسبب حوادث المرور، (هاشم نور المدني، 2006، ص19) وقد جعلت منها هذه الأرقام مشكلة متشعبة الأبعاد تقتضي ممن يبحث في هذا الموضوع أن يحيط بها علما، فهي بالأساس مشكلة إنسانية، ذلك أن فقد جزء من جسد الإنسان أو فقد حياته يترتب عنه آلام لا يمكن حصرها ولا جبرها، إن حياة الإنسان تستحق الكثير من الجهد والوقت لحفظ سلامتها لذا فإن البحث في موضوع السلامة المرورية يصبح حينئذ أمرا ملحا وله مبرراته، كما أن المشكلة المرورية قد تلبس ثوب البعد الاقتصادي بالنظر إلى الخسائر المادية التي تثقل أكثر فأكثر كاهل الدول النامية، فهي الأكثر تسجيلا وتضررا بحوادث المرور بسبب ما تخلفه الحوادث من أضرار بالملكات العامة والخاصة، إن الوجه الاقتصادي للمشكلة المرورية بعد رئيسي لا ينبغي إغفاله، فقد أثبتت الدراسات والبحوث أن الخسائر المالية الناتجة عن الحوادث المرورية تقدر بمبالغ تفوق معدلاتها الميزانيات التي ترصدها الدول للخدمات الصحية، وقد قدّرت الإحصاءات تكاليف حوادث المرور في دول العالم بنحو (230) مليار دولار سنويا، (راضي السيد، 2008، ص133) وعند النظر إلى المشكلة المرورية على أنها مشكلة صحية فإنها تعد مشكلة وطنية تنافس في حجمها مشكلات صحية أخرى على مستوى المجتمع لأن علاج إصابات حوادث المرور وانشغال أطقم العلاج في المستشفيات بالمصابين في حوادث المرور قد ينعكس سلبا على مستوى الخدمات الصحية المقدمة لأفراد المجتمع.

تؤكد جل الدراسات التي وقعت بين يدي الباحث على أهمية النظرة الشمولية لموضوع السلامة المرورية في مقابل النظرة الاختزالية التي تحاول أن تحصر المشكلة المرورية في بعد واحد في عصر يميل إلى التكامل بين فروع المعرفة، فمشكلة الحوادث المرورية مشكلة إنسانية اجتماعية سلوكية واقتصادية وحتى إدارية، من أجل ذلك نحاول من خلال هذا الفصل والموسوم بعنوان " السلامة المرورية في المنظور السيكلوجي، الاجتماعي والاقتصادي " عرض المشكلة بمختلف أبعادها لتكتمل الصورة لدى الباحث والمطلع على حد سواء عند محاولة تحليل الظاهرة موضوع الدراسة، وفق منحى سيكواجتماعي يأخذ ببقية أبعاد الظاهرة ولا يختزلها في بعد واحد يكون نتاجه نظرة قاصرة لإحدى جوانب الموضوع، بالإضافة إلى عناصر أخرى اتسم بناؤها بمجموعة بمنحى تدريجي انطلق بعرض مفاهيم محورية تتعلق بالمشكلة المرورية وعرض مفاهيمي للمشكلة

المرورية وأبعادها، يليه عرض للمشكلة انطلاقاً من البعد السيكلولوجي، السوسيوولوجي والاقتصادي وعرض واقع المشكلة المرورية على الصعيد العالمي والعربي الإقليمي وختاماً بحجم المشكلة المرورية على المستوى الوطني بشكل مفصل وشامل يمتد منذ سنة (1970) وحتى سنة (2014) في حدود ما توفر للباحث من بيانات إحصائية ومحاولة الخروج باستنتاجات ختامية تشكل العنصر الأخير ضمن محتويات هذا الفصل.



أولاً: ماهية الحوادث المرورية

1.1. تعريف الحادث المروري:

تعريف الشيء هو حصر أوصافه وأركانه تمييزاً له عن غيره من الأشياء، على هذا المنوال يشار إلى الحادث المروري بأنه "الواقعة التي تتسبب فيها المركبة بإحداث خسائر في الأرواح أو الممتلكات أو كليهما بدون قصد سابق أثناء قيادتها في الطريق"، (راضي السيد، 2008، ص18) كما يعرف الحادث المروري بأنه "كل واقعة تنجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد، وذلك بسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام"، (عبد الله الخلف، 2005، ص22) بينما عرفه (كرم الله 1403) بأنه "كل ما يحدث للمركبة أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق في الأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الممتلكات، ويستثنى من ذلك الحوادث المتعمدة حيث تعد من الجرائم، وكذلك ما يحدث للسيارة أثناء وقوفها في الأماكن المخصصة لذلك" (عبد الله الخلف، 2005، ص22) وأبرز ما نستقيه من هذا التعريف خاصية أو عنصر الخطأ، استناداً إلى هذا العنصر عرف آخر الحادث المروري بأنه "الفعل الخاطئ الذي يصدر بدون قصد سابق أو عمد ينجم عنه الضرر سواء أكان وفاة أو إصابة أو تلفيات بسبب استخدام المركبة أثناء حركتها على الطريق العام" (راضي السيد، 2008، ص18) ويستفاد من هذا الأخير خاصية الحركة، ذلك أن المرور يقتضي الانتقال من مكان على آخر وهو ما يتطلب بدوره الحركة لذا فإن منطق الحادث المروري يشترط هذه الخاصية، كما تتفق جل التعريفات على عنصر الضرر في المركبات والممتلكات وكذا الأرواح والأجساد، ومن التعريفات من ركز على أصناف الحوادث ومثال ذلك أن الحادث المروري هو "واقعة تصادم أو تدهور أو دهس أو انزلاق يقع من إحدى المركبات أثناء سيرها على الطريق العام ينتج عنها إصابات أو وفاة أو خسائر في الممتلكات العامة والخاصة" (ناصر العبد الجبار، 2003، ص73)

ويستفاد إجمالاً من التعريفات السابقة عناصر الحادث المروري موضحة في الآتي:

1. عنصر الخطأ: الفعل الصادر عن الشخص بدون قصد بسبب حالة من الإهمال و الرعونة وعدم مراعاة القوانين و النظم واللوائح المرورية.

2. عنصر المركبة: أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي ينجم عنه الضرر واقعا بسبب استخدام المركبة والمركبة هي كل ما أعد للسير على الطريق العامة (السيارات بأنواعها، الدراجات، الجرّارات، والعربات المقطورة).

3. الطريق العام : نعني به أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي نجم عنه ضرر واقعا بسبب استخدام المركبة على الطريق العام الذي يشكل نقطة التقاء بين مستخدمي الطريق.

4. حدوث خسائر في الأرواح أو الممتلكات أو كليهما: ويعبر عن هذا الركن قانونيا بركن الضرر بمقياس الرجل العادي فما يعد ضررا للرجل العادي يعبر عن الضرر المتطلب لتوافر هذا الركن ولا شك أن هذا الركن هو ما يشكل في مجمله مجموع الخسائر المادية والبشرية نتيجة الإصابات والإعاقات المؤقتة والمستديمة وكذا الخسائر المادية والتي تشمل تلف السيارات والممتلكات العامة والخاصة.

2.1. أنواع الحوادث المرورية:

حينما نتناول أنواع الحوادث فإننا نعني الشكل الذي يتخذه الحادث أو الكيفية التي وقع بها، وهناك صور عديدة لحوادث المرور، والواقع أن معرفة نوع الحادث يسهل مهمة تحديد الجهة التي ينبغي أن تستهدفها برامج واستراتيجيات السلامة المرورية ويلخص (راضي السيد، 2008) أنواع حوادث المرور على النحو التالي :

1.2.1. حوادث التصادم:

حادث التصادم يشير إلى ارتطام مركبتين أو أكثر مع بعضها أو ارتطام مركبة مع عارض آخر على الطريق أو خارجه، (عادل المعمرى، 2005، ص21) ويعتبر من أكثر الحوادث شيوعا وغالبا ما ينتج عنه خسائر في الأرواح و الممتلكات، وقد يأخذ صورا وأسباب مختلفة فقد يكون التصادم بين مركبتين من الأمام أو الخلف أو أحد الجانبين، وتعزى حوادث التصادم عادة إلى خطأ ارتكبه السائق أو عيب في المركبة أو الطريق أو خطأ من المشاة أو الحيوانات السائبة والإهمال والسرعة والتهور وتناول المسكرات وعيوب في الطريق وبعض العوامل الطبيعية وكثافة المرور، وتنبع خطورة هذا النوع من الحوادث من حجم الخسائر البشرية التي يخلفها وكذا التلفيات في أعمدة الإنارة والأرصفة والعلامات المرورية، ويربط الباحثون في علم المرور بين خطورة حادث التصادم وسرعة المركبة على النحو الموضح في الجدول التالي:

جدول رقم (1) العلاقة بين السرعة وحجم الضرر

م	السرعة	الأضرار المتوقعة عند حدوث التصادم
1	25 كم/ساعة	مثل الأضرار الناتجة عن قذف السيارات من مكان مرتفع بعلو 2.4 متر
2	50 كم/ساعة	مثل الأضرار الناتجة عن قذف السيارات من مكان مرتفع بعلو 9.6 متر
3	75 كم/ساعة	مثل الأضرار الناتجة عن قذف السيارات من مكان مرتفع بعلو 32 متر
4	100 كم/ساعة	مثل الأضرار الناتجة عن قذف السيارات من مكان مرتفع بعلو 39 متر
5	125 كم/ساعة	مثل الأضرار الناتجة عن قذف السيارات من مكان مرتفع بعلو 62 متر

المصدر: (راضي السيد، 2008، ص 43)

ولتقليل مخاطر حوادث التصادم التي ترجع في معظمها إلى العامل البشري، ينبغي على السائقين الالتزام بتعاليم المرور والقيادة الوقائية السليمة، والتزام خطوط السير ويتم التركيز دوماً في الجانب الوقائي على السائق لأنه العنصر الوحيد من عناصر المنظومة المرورية الذي يملك الإرادة على تفادي الوقوع في المخاطر الناجمة عن الحوادث بمختلف أنواعها، على الرغم من تطور شبكة الطرقات ومعايير السلامة داخل المركبات في عصرنا هذا. (راضي السيد، 2008، ص 41-42)

2.2.1. حوادث التدهور:

يعرف حادث التدهور بأنه فقدان السيطرة على المركبة، انقلاب أو تدحرج المركبة واستقرارها على جانبها أو بشكل تكون فيه الإطارات أعلى أو عودتها إلى وضعها الطبيعي مع وجود أو غياب ضرر في الأرواح والممتلكات أو كلاهما معاً، وتصنف حوادث التدهور في خانة الحوادث الأكثر خطراً بسبب ما تخلفه من وفيات، فالانقلاب والتدحرج غالباً ما يخلف إصابات مميتة للركاب، وبصفة خاصة إذا أعقب التدهور حريق في المركبة بسبب تلف مخزن الوقود واقتتان ذلك بالاحتكاك الناتج عن التدهور، وتعزى حوادث التدهور إلى فقدان السيطرة على المركبة بسبب عوامل منها :

1. انزلاق المركبة بسبب الأمطار أو الزيوت والحصى و الرمال على الطريق وخروج السيارة عن مسارها.
2. السرعة الزائدة عند المنعطفات الحادة وخروج الحيوانات السائبة.
3. تأثير القوى الطاردة المركزية وهي القوة الطبيعية التي تتولد عن سرعة السيارة وحركة الدوران والتي تعمل على إخراج المركبة عن مسارها وتزداد هاته الخطورة مع ارتفاع معدل الحمولة.

4. القيادة في حالة سكر وهو ما يتسبب في فقدان السيطرة على المركبة.

5. انفجار الإطارات، فانفجار إحدى الإطارات يؤدي على عطل في قوة الدفع في التوجيه فيجعل السيارة غير متزنة ويصعب من عملية إيقافها والسيطرة عنها وهو ما يربك السائق وينتهي الأمر بحادث تدهور . (راضي السيد، 2008، ص ص 45-48)

1.2.3. حوادث الانزلاق:

يقع حادث الانزلاق بسبب قلة تماسك إطارات السيارة مع الطريق، وهناك عوامل مختلفة تعزى إليها حوادث الانزلاق أبرزها نعومة سطح الطريق، وهي صفة تقتزن بالطرق القديمة، واستعمالها المكثف والطويل وبذلك يقل معامل الاحتكاك مع الإطارات، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة مسافة الكبح وهو ما يجعل المركبة تنحرف جانبا حتى عند الفرملة على الأجزاء المستقيمة من الطريق، بالإضافة إلى عامل ركود مياه الأمطار والزيوت والشحوم على سطح الطريق، دون نسيان عامل تآكل الإطارات لذا يتعين على السائقين الذين يتحرون السلامة المراقبة المستمرة للمركبات وتوظيف عوامل الحرص على عدم وقوع في المخاطر. (راضي السيد، 2008، ص ص 48-49)

1.2.4. حوادث الدهس:

يعرف حادث الدهس بأنه حادث اصطدام مركبة بأحد الأشخاص مباشرة، وحوادث الدهس من الحوادث الأكثر خطورة على الأفراد، فهي غالبا ما تؤدي إلى وفاة المشاة أو إصابتهم بإعاقات مستديمة، إلى ذلك تصبح حوادث الدهس مماثلة في درجة خطورتها لأي نوع آخر من أنواع الحوادث، وتشير الإحصاءات إلى أن أكثر حوادث الدهس تستهدف الأطفال، ويمكن إيجاز أهم أسباب حوادث الدهس فيما يلي:

1. سوء تقدير المسافات من طرف مستخدمي الطريق.
2. الإهمال وقلة الانتباه واللامبالاة.
3. عدم الالتزام بخط السير.
4. عدم ترك مسافة أمان كافية. (راضي السيد، 2008، ص ص 51-53)

1.3. العناصر الحاكمة للحوادث المروري:

عند الخوض في العناصر الحاكمة للحوادث المروري ينبغي الإشارة إلى أن هذه العناصر هي نفسها العناصر المكونة للنظام المروري ولنا معها عود في عناصر لاحقة لأن العنصر يقتضي منا

طرحها كعوامل مساهمة في وقوع الحادث المروري ويلخصها المهتمون بالمبحث في العناصر التالية:
العنصر البشري، المركبة، الطريق والعوامل الطبيعية. (عابد الحميدان، 2006، ص8)
1.3.1. العنصر البشري:

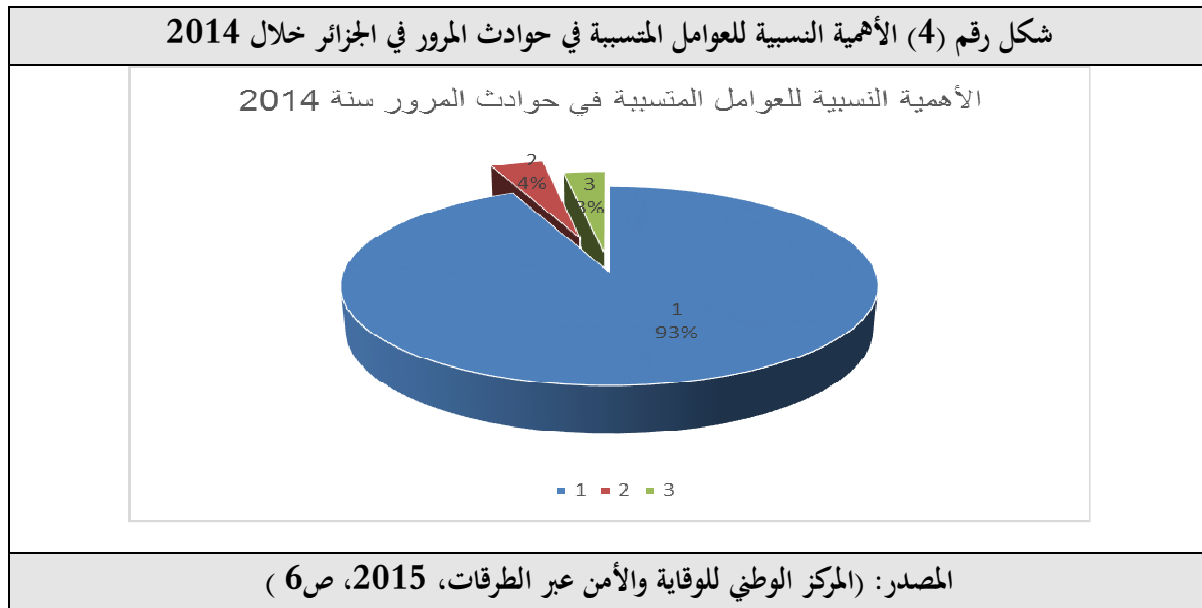
تعزو معظم الدراسات في مجال السلامة المرورية ما نسبته (90%) من الحوادث إلى العامل البشري كعامل مساهم، وما نسبته (65%) من الحوادث كعامل رئيسي، (تقرير المرحلة الأولى للسلامة المرورية في مدينة الرياض، ص15) كما أجرى معمل أبحاث الطرق في بريطانيا دراسة خاصة بالسلامة على الطريق لتحديد أسباب الحوادث في الدول النامية شملت عشر دول وتوصلت الدراسة إلى أن نسبة العامل البشري كعامل رئيسي في حوادث المرور بلغت (64%) في إيران و(94%) في الهند، (راضي السيد، 2008، ص57) ولأننا نعتقد أنه ليس ثمة لغة في مجال السلامة المرورية أبلغ من لغة الأرقام فالجدول التالي يبرز النسبة المرتفعة للعامل البشري كسبب رئيس في حوادث المرور في الجزائر:

جدول رقم (2) الأهمية النسبية للعوامل المتسببة في حوادث المرور في الجزائر خلال 2014

المجموع	المحيط	المركبة	العامل البشري	عدد الحوادث
40101	1168	1524	37409	
%100	%2.91	%3.80	%93.29	النسبة المتوقعة

المصدر: (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2015، ص6)

شكل رقم (4) الأهمية النسبية للعوامل المتسببة في حوادث المرور في الجزائر خلال 2014



أ) السائق :

يعد سائق المركبة محور المشكلة المرورية فما من حادث مروري يقع إلا ويكون طرفا فيه حتى في ظل وجود عوامل أخرى كخلل في السيارة أو الطريق، فاليقظة والوعي والخبرة المرورية أمور تمكّن صاحبها من معالجة الخلل وبالتالي تفادي الوقوع في الحوادث، ولا يتأتى هذا إلا من خلال برامج للتوعية تستهدف الارتقاء بمستوى الوعي المروري لمستخدمي الطريق، غير أن الواقع يطلعنا بأن نسبة كبيرة من السائقين لا تتمتع بالمهارات الفنيّة المطلوبة لقيادة تحقق السلامة المرورية، ولا بالمستوى الحضاري المطلوب لاحترام الآخرين من مستخدمي الطريق، وعدم احترام القوانين والأنظمة وآداب الطريق وأخلاقيات القيادة، ويفسر ذلك بعوامل متعددة أبرزها:

- انخفاض المستوى الحضاري عموما والتعليمي خصوصا لنسبة كبيرة من السائقين القادمين من مناطق ريفية، وعلاقتهم بالآلة عموما غير ذات كفاءة عالية، وتزداد هذه المشكلة إذا ما علمنا أن تطور خصائص ومواصفات المركبات لم يواكبه تطور مماثل في وعي السائق لها ولم يبلغ وعيه مرحلة اعتبارها وسيلة للنقل فحسب. (أديب خضور، 2007، ص 60)

- تقع العديد من الحوادث بسبب خطأ في سلوك قائد المركبة يقترنه الباحثون بنقص الشعور بالمسؤولية اتجاه النفس والآخرين، وأن سلامته وسلامة غيره من مستخدمي الطريق تتحدد من خلال أسلوب قيادته للمركبة الذي يتسم غالبا بنوع من المخاطرة تبررها سلوكيات مختلفة أهمها (السرعة المفرطة، التجاوزات الخطيرة على المنعرجات الضيقة، عدم ترك مسافة أمان، الثقة المبالغ فيها في القدرة على ضبط المركبة في التجاوزات الخطيرة). (عبد الله الخلف، 2005، ص 28)

- المستوى التعليمي: يلعب المستوى التعليمي دورا كبيرا في اكتساب الخبرة ورفع الكفاءة في نمط القيادة، وقد أظهرت دراسة (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص 48) أن السعودي المتعلم أقل تعرضا للحوادث من الأمي، وكلما انخفض المستوى التعليمي ارتفع معدل السلوكيات الخطيرة التي تجعل من أصحابها أكثر عرضة لحوادث السير من غيرهم.

- انخفاض مستوى الوعي المروري: إن القيادة السليمة تقتزن بدراية كافية عن أصول وقواعد المرور، وهذا جزء من الثقافة العامة التي لا ترتبط حتما بالمستوى التعليمي على الرغم من أن دراسة (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص 50) قد أشارت إلى وجود علاقة عكسية بين المستوى التعليمي ومعدل الحوادث في السعودية، ويتخذ انخفاض مستوى الوعي المروري منحنيين، أولهما عدم الإلمام بأنظمة المرور وتعليماته والجهل بها، والمنحى الثاني عدم الامتثال رغم المعرفة نتيجة عدم

تقديره للأمور، فهو يندرج حتما ضمن قلة الوعي ذلك أن الوعي يستلزم أن يحافظ السائق على سلامته وسلامة الآخرين. (عبد الله الخلف، 2005، ص45)

- إن سلوك القيادة تركيبة معقدة فالسائقون من الفترة العمرية نفسها يختلفون فيما بينهم من حيث النمط العام لأسلوب القيادة واستيعاب المعلومات المرورية، كما أن قدرات السائق تتغير من سائق إلى آخر تبعا لعوامل أخرى مثل الحالة النفسية، غير أن ثمة من الدراسات من يربط بين الحوادث ومرحلة الشباب، (علي الغامدي، ب ت، ص13) ويفسر الشهواني تورط الشباب في حوادث المرور بجملة من السمات أهمها (الاندفاع، محدودية الخبرة، التعجل، الحماس، حب الظهور والمباهاة، حب المغامرة، عدم تقدير المواقف تقديرا سليما). (سعد الشهواني، 2003، ص323)

- الحالة الصحية للسائق: أكدت جملة من الدراسات أن هناك علاقة ارتباطية بين الحالة الصحية للسائق بمفهومها العام (البدنية والنفسية) وبين التورط في الحوادث المرورية، فالصحة الجيدة أمر ضروري للقيادة الآمنة، (عبد الله السبيعي، 2004، ص749) ومن جملة الأمراض المؤثرة على سلوك السائقين ضعف واضطراب الرؤية، أمراض السكري والقلب وتصلب الشرايين وارتفاع ضغط الدم، وهي عوامل تضعف تركيز السائق، كما يدخل ضمن العوامل المؤثرة في صحة السائق ولياقته تناول المسكرات والمخدرات والعقاقير المنومة وهي كلها تضعف قدرات السائق العقلية والذهنية، (راضي السيد، 2008، ص64) ولأن الصحة النفسية عامل رئيس وجزء لا يتجزأ من صحة السائق فقد أثر الباحث إدراجها ضمن فصل مكونات الاتجاه النفسي نحو السلامة المرورية، فسلوك السائق هو نتاج تفاعل عوامل جسدية واجتماعية ونفسية حيث أشار (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص67) إلى أن المتورطين في حوادث المرور أكثر عدوانية من غيرهم ويصطلح على هذا السلوك العدواني بنوعيه المادي والمعنوي في مجال بحوث السلامة المرورية اسم Rage Road غضب الطريق، (عبد الله الخلف، 2005، ص26) فالشخص العدواني يمكن استثارته بسهولة كما أن ردود فعله سريعة، وكثير الحساسية للعوامل المحيطة والتي يعبر عنها بسلوكات مثل السياقة الاندفاعية، التهجم وشتم الآخرين، التهور والمخاطرة، سير ببطء وعدم إفساح المجال، واستعمال المنبه بشكل مزعج والتسابق في الطريق العام، ويدرج الباحثون خاصية سيكولوجية أخرى ترتبط بالسائقين المتورطين في حوادث السير هي البحث عن الإثارة متمثلة في رغبة القيام بسلوكات مثيرة بما في ذلك الخطرة منها وغير العادية نتيجة المتعة الحاصلة عن هذا التصرف، وقد أشارت نتائج بعض الاستفتاءات على السائقين أن (20%) منهم يقولون أن السرعة في الطريق العام تجلب لهم المتعة، ويتميز الباحثون

عن الإثارة من السائقين بقلة اكتراثهم بالآخرين، وقد يدركون المخاطر الناجمة عن تصرفاتهم بنفس الدرجة التي يدركها الأقل بحثا عن الإثارة، إلا أنهم يتسمون بالاعتقاد أنهم يستطيعون التحكم في المركبة وتقليل الخطر، وهي متكررة بكثرة عند المراهقين والشباب وبفرق دال مما هي عند الكبار، ويشير لوثر (1997) أن هناك علاقة بين البحث عن الإثارة والمخاطرة في السياقة. (عبد الله الخلف، 2005، ص 27)

ب) المشاة:

هم الأفراد والجماعات الذين يستخدمون الشوارع والطرق سيراً على الأقدام، وكثيراً ما يقع الحادث المروري نتيجة خطأ من المشاة أثناء عبور الطريق في الأماكن غير المخصصة لذلك، وأكثر حوادث المشاة تستهدف الأطفال وكبار السن نتيجة عدم تقديرهم السليم لكيفية ووقت عبور الطريق، وأغلب حوادث المشاة هي حوادث دهس وفي الغالب يكون الخطأ مشتركاً بين السائق نتيجة عدم احترامه للمشاة والسير بسرعة عالية، وبين المشاة لعدم التأكد من خلو الطريق قبل عبوره يضاف إليه لعب الأطفال في الطريق العام، وإذا استثنينا الشوارع الرئيسية في المدن الكبرى يمكن القول أن حركة المشاة على الطرق يسيطر عليها الطابع العفوي والارتجالي وربما الفوضوي. (راضي السيد، 2008، ص 64)

1.3.2. المركبة:

تشكل المركبة العنصر الثاني من العناصر الحاكمة للحادث المروري من حيث الأهمية النسبية كسبب في حوادث السير، وتشير الإحصاءات إلى أن المركبة تساهم في ما نسبته (8%) من جملة الحوادث على المستوى العالمي، وأن (38%) من وفيات حوادث الطرق تكون بسبب الارتطام الثانوي الداخلي بالمقود أو الحاجز الزجاجي، أما بالنسبة للحوادث التي كانت فيها المركبة السبب الوحيد فلا تتجاوز (4.8%)، (هاشم نور المديني، 2006، ص 29) وبالرغم من أن المركبة قد ابتكرت لتسهيل حياة الأفراد والاعتماد عليها أصبح أمراً لا مفر منه، وليس أدل على ذلك من معدل ملكية السيارات في الجزائر الذي ارتفع بين سنتي (1997 و 2007) بفرق زيادة قدره ثلاثة ملايين مركبة، إلا أنها تتسبب في ما نسبته (3%) من حوادث المرور في الجزائر، (تقرير المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق (م.و.و.أ.ط)، سنة، 2008) والجدول التالي يبين أصناف المركبات المتورطة في حوادث السير على المستوى الوطني:

جدول رقم (3) أصناف المركبات المتورطة في حوادث المرور في الجزائر

النسبة	عدد المركبات	الصف
%75.49	30272	سيارات سياحية
%10.34	4148	دراجات نارية وهوائية
%9.36	3754	شاحنات
%3.72	1490	حافلات نقل المسافرين وسيارات الأجرة
%0.59	236	آليات فلاحية
%0.13	53	آليات الأشغال العمومية
%0.19	78	قطارات
0.18	71	غير معروف
%100	40101	المجموع

المصدر: (م.و.أ.ط، 2015، ص13)

وفي دراسة (الزهراني، 1991) عن برنامج الفحص التقني للمركبات في المملكة العربية السعودية، ذكر الباحث أن عنصر المركبة يساهم بنسبة تتراوح بين (2 و10%) من الحوادث في الدول النامية، لذا وجب التركيز على برامج الفحص التقني إذا ما علمنا أن المركبة تفقد الكثير من عوامل سلامتها مع تقدمها في عمر الاستعمال، ولاننا نشاهد في طرقاتنا على المستوى الوطني مركبات تاريخ تصنيعها يعود إلى ستينيات وسبعينيات القرن الماضي، وهو ما يشير إلى انخفاض معدل سلامة وأمن المركبات عندنا، كما ينبغي الإشارة إلى أن معدل عمر المركبات عندنا أعلى بكثير من المعدل المسجل في بعض دول الخليج والمقدر بـ (15) سنة أي ثلاثة أضعاف معدل عمر المركبات في أمريكا، فزيادة عمر المركبة يضعف عناصر في المركبة تكون سببا في حوادث مميتة ومن بينها (مكونات الإضاءة، العجلات والإطارات، المكابح، عجلة القيادة)، وقد وُجد أن أكثر المكونات عرضة للفشل في السيارات التي يبلغ عمرها ثلاث سنوات أو أقل هي العجلات والإطارات، وفي السيارات التي يزيد عمرها عن ثلاث سنوات كانت الإضاءة ونظام الإشارة أكثر عوامل الفشل، ويلعب تلف الإطارات أكثر أسباب حوادث المرور المتعلقة بالمركبة، ويعزى ذلك إلى عوامل متعددة أهمها ارتفاع درجة حرارة المحيط التي تساهم في زيادة معدل ضغط الهواء داخل الإطار، تحميل السيارة أوزانا زائدة والسير بسرعة عالية (جلال الصياد وآخرون، 1420، ص 30-35) وفي هذا الصدد توضح إحصاءات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات أكثر العوامل ذات الصلة بالمركبة تسببا في حوادث المرور في بلادنا دائما خلال سنة (2014).

جدول رقم (4) الأهمية النسبية للأسباب المتعلقة بالمركبات المتورطة في حوادث المرور في الجزائر

النسبة	عدد الحوادث	السبب
1.73%	693	ثقب في الإطار
0.73%	293	خلل ميكانيكي
0.65%	260	الفرامل
0.18%	72	الحمولة الزائدة او غير المؤمنة
0.16%	65	خلل في جهاز التوجيه
0.14%	55	انعدام الأضواء
0.12%	50	إضاءة غير قانونية
0.09	36	أخرى
3.80%	1524	المجموع

المصدر: (م.و.أ.ط، 2015، ص8)

3.3.1. الطريق:

يدخل عنصر الطريق ضمن العامل غير البشري المتسبب في الحوادث، فالطريق عنصر أساسي في النظام المروري لا يمكن للسائق أن يقوم برحلته من مكان إلى آخر بواسطة المركبة إلا على طريق تتحرك عليه هذه الأخيرة، ومع أن الطريق عنصر من معادلة الحادث المروري فإن إحصاءات حوادث المرور لا توضح بشكل دقيق وزن هذا العنصر المهم ضمن معادلة عوامل حوادث المرور، إذ أن هذا الوزن لا يمكن قياسه إلا من خلال دراسة تحليلية معمقة لحوادث المرور، ويتطلب ذلك معلومات تفصيلية عن ظروف الحادث ومكان وقوعه والظروف البيئية المحيطة بالطريق، (علي الغامدي، ب.ت، ص 43) لذا يمكن القول بأن السبب في عدم ثبات وزن الطريق كجزء من خريطة الحادث المروري يتعلق أساسا بمشكلة التحقيق في الحوادث المرورية، وتبرز هذه المشكلة بشكل جلي في الدول النامية، فالسبب عندنا دوما يتعلق بالعامل البشري دون الإشارة بدقة إلى دور الطريق وحتى المركبة، على عكس دول المتطورة أين لا تبلغ نسبة الخطأ البشري إلا (50%)، ومع تسليمنا بوجود اختلاف جوهري دال في درجة الوعي المروري بين السائق في الدول النامية ونظيره في الدول المتطورة فإننا لا نستطيع أن ننكر أن الطرقات عندنا هي من السوء في التصميم والبناء لدرجة يتعذر معها إدراك السلامة عليها، إن خطأ في تصميم الطريق مثل منعطف بزوايا ضيقة ومسافة رؤية غير كافية قد يسهم بشكل كبير في وقوع الحادث، كما أن وجود عوائق للرؤية أو أجسام ثابتة قد يسهم في خطورة الحادث المروري وجسامة خسائره ومثال ذلك أن (14.71%)

من حوادث الطرقات التي حدثت في أمريكا خلال (1993) كانت من نوع الاصطدام بجسم ثابت، ومن بين حوادث الوفيات كان هناك (7.42 %) سببه الاصطدام بجسم ثابت على الطريق، (علي الغامدي، ب.ت، ص 45) ومن أهم الأمور التي يتم مراعاتها في التصميم الآمن للطريق: (مسافة الرؤية والتوقف وكذا التجاوز، السرعة على الطريق المسار الأفقي - المنحنيات على الطريق - و المسار الرأسي - المرتفعات والمنخفضات في الطريق - ، تصميم مقطع الطريق العرضي أي عرض الطريق ومساراته وأكتاف الطريق، علامات تحديد المسارات أي الخطوط وعيون القطط) (علي الغامدي، ب.ت، ص 78)

ولا يسعنا الخوض في تفاصيل هذه العناصر كل على حدة لأننا نحسب ذلك من اختصاص أهل هندسة الطرقات، غير أن الذي ينبغي الإشارة إليه في هذه السطور هو تلك العيوب التي تجعل من الطريق سببا في تدني معدلات السلامة المرورية - وقوع الحوادث بشكل متكرر - وأهمها: (1. مسافة الرؤية غير الكافية. 2. سطح الطريق الأملس. 3. وجود حفر وتصدعات نتيجة تساقط الأمطار. 4. نقص في جودة خليط الرصف. 5. عامل الزمن والبيئة والاستعمال المكثف. 6. الخلل في تصميم المنعطفات. 7. وجود أجسام ثابتة على جانبي الطريق قريبة من مسار المرور. 8. وجود مواقف للسيارات على الطرقات ذات الحركة المرورية الكثيفة. 9. الخلل في تصميم المنعطفات). (علي الغامدي، ب.ت، ص 59)

إن إهمال التصميم الآمن للطريق يؤدي إلى الإخلال بقواعد السلامة المرورية، وقد أوضحت دراسة (Lay 1990) أن حوالي (60 %) من حوادث الإصابات يمكن تفاديها في حال اتخاذ تدابير وقائية تتعلق بسائق المركبة، وأن (15 %) من هذه النسبة يمكن تحقيقها في حال مراعاة شروط سلامة الطريق، نشير أيضا إلى أن تحديد موقع الحادث المروري والمواقع الخطيرة يساعد كثيرا في تحديد وزن عنصر الطريق في معادلة الحادث المروري، وهو ما يساعد بدوره الجهات المسؤولة على تصميم الطرقات وصيانتها على نحو يساعد السائق على قيادة المركبة، ولا يستنزف جهده في رصد عيوب الطريق ومحاولة تفاديها بل يجعل من سلوكه متمركزا حول المركبة وإدارتها وفق ما تمليه الظروف المحيطة بالطريق، وهو ما يكرس بدوره ما يصطلح عليه بالطريق الآمن الذي يضمن مستويات مرتفعة من السلامة المرورية. (راضي السيد، 2008، ص 68) وبشكل عام نشر المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات جدولا يوضح الأهمية النسبية لبعض الأسباب المتعلقة بدور الطريق في حوادث المرور خلال سنة (2014).

جدول رقم (5) الأهمية النسبية للأسباب المتعلقة بدور الطريق في حوادث المرور في الجزائر
خلال سنة 2014

النسبة	عدد الحوادث	السبب
1.09%	439	طريق غير صالح
0.44%	175	مرور الحيوانات
0.43%	172	سوء الأحوال الجوية
0.34%	138	طريق زلج
0.20%	81	إنعدام إشارات المرور
0.11%	45	حفر بالطريق
0.14%	57	تهيئة غير مناسبة للطريق
0.06%	24	انعدام الإضاءة
0.04%	15	إبحار الشمس
0.01%	02	حواجز بالطريق
0.05%	20	أخرى
2.91%	1168	المجموع

المصدر: (م.و.و.أ.ط، 2015، ص8)

4.3.1. العوامل الطبيعية :

تمثل العوامل الطبيعية سببا من أسباب وقوع الحوادث المرورية، حيث يزداد وقوع الحوادث في الأيام الممطرة وعند ارتفاع درجات الحرارة ومعدلات انتشار الضباب وهبوب الرياح والعواصف، وتؤكد الإحصاءات والوقائع تفاقم حجم حوادث المرور في ظل مثل هاته الظروف، فقد يكون السائق رشيدا والمركبة سليمة وهندسة الطريق ملائمة لقيادة آمنة ولكن ظروف مثل تلك قد تعرض السائق لحادث مروري، من أجل ذلك تتطلب مثل هاته الظروف وعيا من السائق برفع درجة الحرص مقارنة بالظروف العادية، فتدهور إحدى السيارات على الطريق العام قد تكون عواقبه أكبر مما يمكن تصوره، فيروح بسبب ذلك الحادث سيارات أخرى بفعل التصادم بينها، ويمكن تفادي ذلك من خلال إجراءات السلامة والتوعية المرورية للسائقين وأخذ الحيطة في ظروف غير ملائمة لقيادة آمنة، والتأكد من كافة أجهزة المركبة الخاصة مثل مساحات المطر مثلا، إن مثل هذه السلوكيات الوقائية لا يترتب عنها إلا سلامة السائق المرورية. (راضي السيد، 2008، ص70)

ثانيا: النظريات والنماذج السيكولوجية المفسرة لحوادث المرور

الحوادث عموما ظاهرة ملازمة للمجتمعات القديمة منها والحديثة وإن اختلفت من حيث طبيعتها كما وكيفا، ولأن سلامة الأفراد مطلب تروم معظم فروع المعرفة بلوغه فقد شكل موضوع الحوادث مجالا خصبا للمشتغلين في مجال علم النفس الصناعي، وهو ما أفرز مجموعة من النظريات التي حاول الباحث تكييف محتواها على حوادث المرور باعتبارها أحد أبرز المباحث التي استجذت في هذا التخصص السيكولوجي الذي يسميه أبو النيل "سيكولوجية المرور". (محمود أبو النيل، 1995، ص465)

2.1. النظريات المفسرة لحوادث المرور:

2.1.1. النظرية القدرية:

يرى أصحاب هذه النظرية أن الأشخاص من حيث الأقدار صنفان، فالأول يتمتع بحصانة ضد الحوادث، والآخر يفتقر لتلك الحصانة وأكثر قابلية للحوادث بل وهناك من يكون في حالة استهداف مباشر للحوادث، ويفسر أصحاب هذه النظرية وقوع الأفراد بشكل متواصل في حوادث المرور إلى القدر ويغفلون أثر الإنسان على نفسه والضبط الذاتي، هذا الضبط الذي يتضح لنا بعد حين أنه فعال لذا فإن الطرح الذي تقدمه هذه النظرية أصبح توجهها قديما تجاوزته معظم الأبحاث، وإن كنا لا نستطيع نفي مسألة القدر في حد ذاتها فإنه يتعين علينا البحث في الأسباب التي تمنع التورط في حوادث المرور وتخفيف أثارها على سلامتهم، وقد عرض كل من (منتز وبلوم) نتائج دراسة تدحض معظم الأفكار التي يعرضها أصحاب هذه النظرية، وأثبتنا أن الحوادث تقع دائما لبعض الأفراد ونادرا لأفراد آخرين كنتيجة منطقية لتشابه الظروف، ولقد أثبتت دراسات كثيرة ومتعددة أن هناك بعض الأفراد يكون تورطهم في الحوادث أكثر من أن يكون محض مصادفة، وهو ما يقود إلى استنتاج مفاده أن كثيرا مما طرحه هذه النظرية يفتقر للمنطق العلمي. (عباس عوض، 1985، ص30)

2.1.2. النظرية الطبية:

يرى أصحاب النظرية الطبية أن الذي يتكرر تورطه في الحوادث إنما يعاني خللا جسديا وعصبيا، وأن هذا الخلل هو السبب وراء وقوع الأفراد في حوادث المرور، وقد أشارت الدراسة التي قام بها (Sloucoule & Binglan) أن السائقين الذين يعانون من ضغط الدم المرتفع بلغت حوادثهم ضعف حوادث الذين لا يعانون من ضغط الدم، (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص58)

وقد سبق الإشارة إلى أن العوامل الصحية للسائق لا تشكل السبب الوحيد للوقوع في الحوادث بل إن الدراسات التي قامت بها (Flander & Dinbare) أثبتت أن الكثير من مستهدين الحوادث لهم سجلات طبية طيبة. (عباس عوض، 1985، ص31)

3.1.2. نظرية الاستهداف للحوادث:

واحدة من أقدم النظريات السيكولوجية التي وضعت تفسيراً لوقوع الأفراد في الحوادث والذين تطلق عليهم مصطلح المستهدين، وتفترض أن سبب ذلك هو وجود استعداد فيزيولوجي وآخر نفسي يجعل الأفراد معرضين للحوادث، ويُفسر هذا بمحاولة إشباع حاجات نفسية دفينية، ويعتقد أصحاب هذه النظرية أن هناك نمطا من أنماط الشخصية يعد مهياً أكثر من غيره للوقوع في الحوادث، فأصحاب هذا البروفيل يتسمون بالعدوانية نحو الأفراد المحيطين بهم، أكثر قلقاً وأقل ثباتاً انفعالياً كما أنهم يعانون من سوء توافق نفسي وأقل إحساساً بالمسؤولية الاجتماعية، كما يتسم أصحاب هذا البروفيل بدرجة أعلى من التوتر الانفعالي والاكتئاب والإحجام عن اقتحام المجالات الاجتماعية والفشل في التعبير عن النفس وأكثر كراهية لمواقف التفاعل الاجتماعي، وأكثر ميلاً للشك والحمود وأقل اهتماماً بالأمور العملية المباشرة وتعلم الجديد منها، وأكثر حساسية للتهديد وأكثر اعتماداً على الجماعة وخضوعاً لمعاييرها وأقل شعوراً بالأمن في مجال العلاقات الاجتماعية. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص60)

رغم شيوع هذه النظرية واعتماد الدراسات على أفكارها فإن الدلائل العلمية على صحتها وشموليتها متعارضة، فبالفعل هناك عدد كبير من الأفراد يرتكبون حوادث بصفة متكررة، وأن نسبة كبيرة من الحوادث ترتكبها فئة قليلة من الأفراد تجمع بينهم قواسم مشتركة، فلا يعد ذلك دليلاً على صحة كل ما تطرحه هذه النظرية، ولتوضيح ذلك نضرب المثال التالي: إذا علمنا أن فئة الشباب هي الفئة الأكثر تسجيلاً للحوادث فإن هذا يدحض بعضاً مما تطرحه النظرية خصوصاً وأنها لم تشر لفئة الشباب، ولقد دلّ التحليل الإحصائي الذي أخذ في عين الاعتبار عامل الصدفة على وجود (15%) من مجموع الحوادث يمكن إرجاعه إلى عامل الاستهداف، ضف إلى هذا أن العوامل الأخرى غير الاستهداف للحوادث لم يتم ضبطها في معظم الدراسات التي تمت وإن أمكن ضبطها والإبقاء على عامل الاستهداف فإن النسبة السابقة سوف تنخفض. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص60)

4.1.2. نظرية التحليل النفسي:

قدم فرويد Freud من خلال مدرسة التحليل النفسي نظرية عامة في ارتقاء الشخصية وطبقها في مجالات عديدة لتفسير السلوك الإنساني، وافترض أن الارتقاء عملية دينامية تتضمن صراعاً بين الرغبات الغريزية للفرد ومطالب المجتمع، كما افترض أن هناك ثلاث أبنية للشخصية هي الهو، الأنا والأنا الأعلى، ويمثل الهو البناء البدائي للشخصية ومستودع الرغبات الغريزية للفرد والذي يتكون مباشرة مع ولادة الفرد، ويسعى إلى الإشباع الفوري للحاجات والرغبات، لكن المجتمع لا يرضى عن ذلك ويقوم الوالدان في البداية بدور الضبط الذي لا يملكه الفرد المولود حديثاً، ومع تشكل الأنا تنمو لدى الطفل وسائط الضبط الذاتي، وفي البداية يتعامل الأنا مع الصراع بين مطالب الهو ومطالب الوالدين والمجتمع ونماذج السلطة، فيحاول إيجاد الحلول لإرضاء الهو، وفي نفس الوقت عدم الخروج عن نواهي الوالدين ويستعين في سبيل ذلك بالآليات الدفاعية التي تضبط مطالب الهو من أجل إرضاء رغباته بسبل وكيفيات مقبولة اجتماعياً، ويشمل البناء الثالث الأنا الأعلى القيم والنواهي الخلقية ويقترّب من مفهوم الضمير، ويحول الأنا الأعلى إلى الذات الكثير من وظائف الضبط الوالدية والمجتمعية، فيصبح إتباع قواعد المجتمع نتيجة لرغبة في تجنب الشعور بالذنب أكثر من أن تكون نتيجة الخوف من عقاب خارجي، وقد اعتقد فرويد أن ارتقاء هذه المكونات للشخصية ينتظم بواسطة توقيت داخلي نتيجة لتغيرات بيولوجية في أجزاء الجسم التي تعمل كمصادر أولية للإشباع الجنسي، وأكد فرويد أن العوامل اللاشعورية هي التي لها الإسهام الأكبر في ارتقاء الشخصية، (لويس كامل مليكة، 1989 ج1، ص29-30) فضمن هذا الإطار العام قدم Freud من خلال مدرسة التحليل النفسي نظريته للحوادث، ومنها أن الحوادث المرورية هي أفعال متعمدة لاشعوريا كتعبير عن عدوان موجه نحو الذات، وأن عقاب الذات هو أحد المركبات التي تستند إليها سببية الحوادث والتي تعتمد بالدرجة الأولى على الدافعية اللاشعورية، (عبد الجليل السيف وآخرون، 1409هـ، ص26) ومثال ذلك الصراع الذي حدث بين سائق إحدى المركبات وزوجته، فلقد صدم السائق الصخرة المحاذية للطريق كرمز لزوجته التي يريد أن يرغب في التخلص منها، ويعتقد أصحاب المدرسة التحليلية أن الوقوع في حوادث سير يقف وراءه إحساس بالذنب والغضب والحقد على نماذج السلطة وكل ما يمثل موضوع الصراع بين الأبنية التي تشكل في تكاملها الجهاز النفسي للشخصية. (عباس عوض، 1985، ص32)

لقيت مثل هذه الأفكار وغيرها مثل ميكانيزمات الدفاع وعالم اللاشعور قبول لدى العديد من الباحثين في البدايات المبكرة لمدرسة التحليل النفسي، غير أنها لم تلبث حتى واجهت جملة من الانتقادات من داخل المدرسة وخارجها، سواء في منهجها أو أساليب الاستقصاء التي تعتمدها ومفاهيمها المحورية، وينطبق هذا تماما على موضوع حوادث المرور، فلا يسعنا من منظور المنطق العلمي المبني على حقائق ثابتة، أن نعزو حادثة السائق التي أشرنا إليها آنفا إلى صراعات شعورية أو لاشعورية مع زوجته، وأنه تعمد الاصطدام لاشعوريا بالصخرة لأنه يريد التخلص من زوجته، إن مثل هذه التأويلات قد لا تجد قبولا لدى جمهور الباحثين بالتوازي مع وجود نظريات تقدم تحليلات تجريبية واضحة عن الحوادث، بل يمكن القول إن عمومية التأويل اللاشعوري الذي اعتمدته مدرسة التحليل النفسي لم يصدق مع موضوع حوادث المرور.

5.1.2. النظرية التجريبية:

تقدم النظرية التجريبية طرحا مفاده أن للحوادث أسباب كثيرة وعديدة، فالسائق غالبا ما يكون تحت تأثير متغيرات عديدة، فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤثرات لها فعلها وأثرها على الوظائف النفسية للسائق (الإدراك الحسي والذاكرة والتفكير)، ومثله مثل العامل الذي يقع تحت تأثيرات كثيرة ومتغيرة، وإذا كانت هناك أسباب متعددة للحوادث فإن لها أيضا أهداف متعددة، وقد يكون الدافع هو الرغبة في الحصول على تعويض مادي أو معنوي كجذب اهتمام الآخرين وتخفيف المسؤولية عن عاتقه، (عباس عوض، 1985، ص32) ويشير (التويجري 1421هـ) إلى أن هذه النظرية تتسم بالمعالجة الجزئية لظاهرة الحوادث، فلا يوجد خلفها أساس نظري يميزها عن غيرها من النظريات الأخرى، فأى نظرية من النظريات لا بد أن تفترض عوامل سببية محددة تقف خلف الظاهرة موضوع البحث، فضلا عن أن بعض الباحثين مثل دارت وماكنري الذين انتقدا إمكانية تفسير الحوادث على أساس أسباب مستقلة عن بعضها البعض حيث لا بد من الوقوف على التفاعل بين هذه الأسباب.

6.1.2. نظرية الأهداف والحركة واليقظة:

تفترض هذه النظرية أن الحادث عبارة عن سلوك عملي رديء، أي أنها تنتج عن بعض أشكال السلوك الإنساني السيئ الذي يحدث في بيئة سيكلوجية غير مواتية وغير مشجعة، وقد ركز أصحاب هذه النظرية الكثير من جهودهم على بيئة العمل السيكلوجية، لذا فإن معظم تحليلاتهم انصبحت في مجال علم النفس الصناعي، غير أن العيسوي (1990) يشير إلى أنه يمكن

إسقاط مثل تلك الظروف المتسببة في الحوادث المهنية على حوادث المرور، فالسائق في الطريق كالعامل في المصنع، فالمناخ السيكلوجي الصحي الذي يوفر للعامل المكافأة والجزاء على ما يبذله من جهد يجب أن يوفر للعامل فرصة وضع الأهداف وتحقيقها، ومثل هذه الظروف تسهم في تكوين عامل اليقظة وجودة الإنتاج والانتباه وعدم الوقوع في المخاطر وبالمثل لو أسقطنا مثل هذه الظروف على البيئة السيكلوجية للسائق فإننا نتوقع استنادا إلى دلائل واقعية تكشفها العديد من الدراسات زيادة عامل اليقظة والقيادة الوقائية لدى السائق. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص62)

7.1.2. نظرية التكيف والضغط:

تركز نظرية التكيف مع الضغوط على بيئة العمل ومناخها كعامل محدد للوقوع في الحوادث، وطبقا لما تلميه أفكار هذه النظرية فإن العامل الذي يقع تحت ظروف الضغط والتوتر يكون أكثر عرضة للتورط في الحوادث مقارنة بالعامل المتحرر من الضغوط والتوترات، وإذا ما انتقلنا لمفهوم الضغوط خارج محيط العمل إلى مجالات التفاعل الاجتماعي ومواقفه بين الأفراد فسنجد أن تطبيق هذه النظرية على حوادث السيارات أمر ممكن جدا، فأية ضغوط وتوترات يتعرض لها قائد السيارة من شأنها أن تؤثر عليه تأثيرا سلبيا، مما يؤدي به إلى التورط في الحوادث بمختلف أشكالها رغم ذلك يبقى الفرض الرئيس للنظرية يتسم بقدر من الاتساع والعمومية وعدم التخصص. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص63)

قراءة في النظريات المفسرة لحوادث المرور:

عرضنا من خلال العنصر السابق بعض أهم النظريات التي قدم أصحابها تفسيرات وتأويلات تبرر وقوع بعض الأفراد في الحوادث المرورية، وإن تركّز اهتمامها على الحوادث المهنية على اعتبار انتماء أصحابها إلى مجال علم النفس الصناعي، فإن ذلك لا يمنع البتة من إلباس موضوع حوادث المرور ثوب تلك التفسيرات، وإن اختلفت ظروف البيئة التي تحتضن كلا الحادثين ولهذا الطرح ما يبرره، فقد أشار كل من (محمود أبو النيل، 1995) و(عباس عوض 1985) أن حوادث المرور قد أصبحت تشكل مبحثا خصباً في مجال سيكولوجية الحوادث بل إننا أحوج ما نكون من أي وقت مضى إلى مثل هذا النوع من البحوث خاصة في البيئة العربية التي لا يزال باحثوها في الخطوات الأولى على الدرب الطويل لموضوع السلامة المرورية، أما فيما يتعلق إجمالاً بمضمون تلك النظريات فيمكن سرده في النقاط التالية:

- تتسم النظريات التي تم عرضها مجتمعة بقدر من العمومية، فنظرية التحليل النفسي على سبيل المثال التي تشكل أحد أهم دعائم الفكر السيكولوجي، افتقر تناولها لموضوع حوادث المرور للتحليل المنطقي وقلة الدلائل العلمية الموضوعية التي تثبت صحة التوجه الذي تم تبنيه، وأن تبرر النظرية اصطدام سائق مركبة بصخرة على جانب الطريق بدافع الكراهية اللاشعوري لزوجته، فهذا ضرب من ضروب نظرية التحليل النفسي التي تجاوزها العلم الحديث الذي لا يؤمن إلا بالدلائل المتسقة وموثوقة أدوات التفسير والتأويل.

- تتسم معظم النظريات التي تم الإشارة إليها بالنظرة الاختزالية في مقابل النظرة الشمولية للعوامل المتسببة في حوادث المرور، ومثال ذلك النظرية الطبية التي ركز أصحابها على العوامل الصحية للسائق وعلاقة ذلك بوقوع الحوادث، إن مثل هذا العامل لا يمكن إنكاره كما لا يمكن أن نجعل منه السبب الأوحده للحوادث، فحوادث المرور مشكلة متشعبة في أسبابها وأبعادها وحتى آثارها، ويتحدث المهتمون بالموضوع عن النظرة الشمولية أو التكاملية - في مقابل الاختزالية - لتفسير أسباب الحوادث، فبالإضافة إلى العوامل الصحية هناك عوامل سيكولوجية وأخرى اجتماعية بل وهندسية تتعلق بالمركبة والطريق وهي كلها مجتمعة أو مفترقة تبرر وقوع السائقين في حوادث المرور.

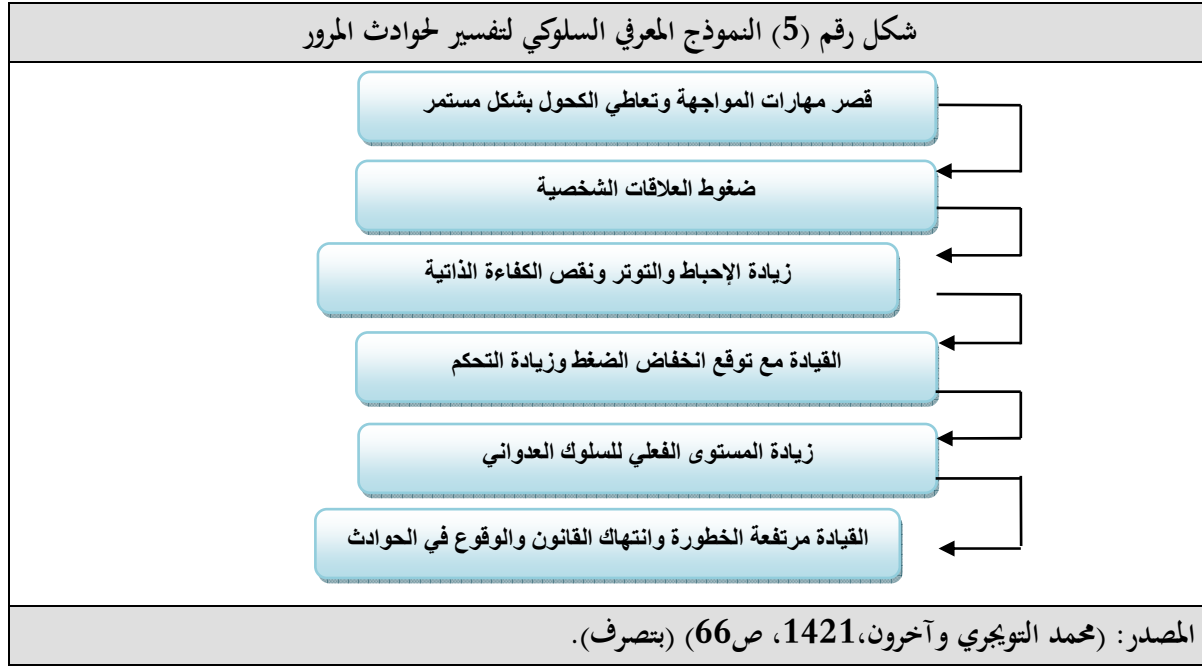
- ثمة توجه حديث في مجال تفسير حوادث المرور يشير إلى ضرورة الاستغناء عن النظريات المفسرة لحوادث المرور لافتقارها للدلائل الواقعية، والاعتماد بدل عنها على نماذج تراعي خصوصية البيئة التي يجري في نطاقها موضوع الدراسة، ولهذا التوجه ما يبرره فبالإضافة إلى النقاط التي سبق الإشارة إليها فإن الفائدة التي تقدمها تلك النظريات محدودة والاعتماد على نماذج نسبية ونوعية قد يكون التوجه الأمثل والأنسب لتفسير حوادث المرور، وفيما يلي عرض لأبرز تلك النماذج:

2.2. النماذج السيكولوجية المفسرة لحوادث المرور:

1.2.2. النموذج السلوكي المعرفي للقيادة مرتفعة الخطورة :

افترض (كوسبر وموزركسي) عام (1968) أن شرب الكحول وقيادة السيارات يرتبطان فيما بينهما ارتباطا وظيفيا، فأشكال السلوك هذه يمكن التنبؤ بحدوثها معا في أوقات وأماكن معينة أكثر من غيرها، ويقوم بها بعض الأفراد أكثر من غيرهم، وافترض الباحثان على أساس ذلك أنه غالبا ما يكون كل من شرب الكحول وقيادة السيارات تعبيرا عن حالات نفسية متشابهة مرتبطة بالتوتر والقلق تؤثر بدورها على كفاءة المواجهة وقوتها، لحق هذا الطرح دراسات تربط بين

شرب الكحول وسمات الشخصية والضغط الانفعالية الحادة والاتجاهات المرتبطة بالقيادة ووجود مهارات المواجهة الملائمة، ويبين الشكل التالي رقم (5) النموذج السلوكي المعرفي المقترح كمحاولة لدمج هذه المجموعة المترابطة من العوامل والقيادة مرتفعة الخطورة في إطار منظور تفاعلي، وهذا النموذج يقوم على أساس النموذج الذي قدمه (مارلات) في عام (1976) وكذا (مارلات ودنوفان) عام (1982) بخصوص معدلات شرب الكحول.



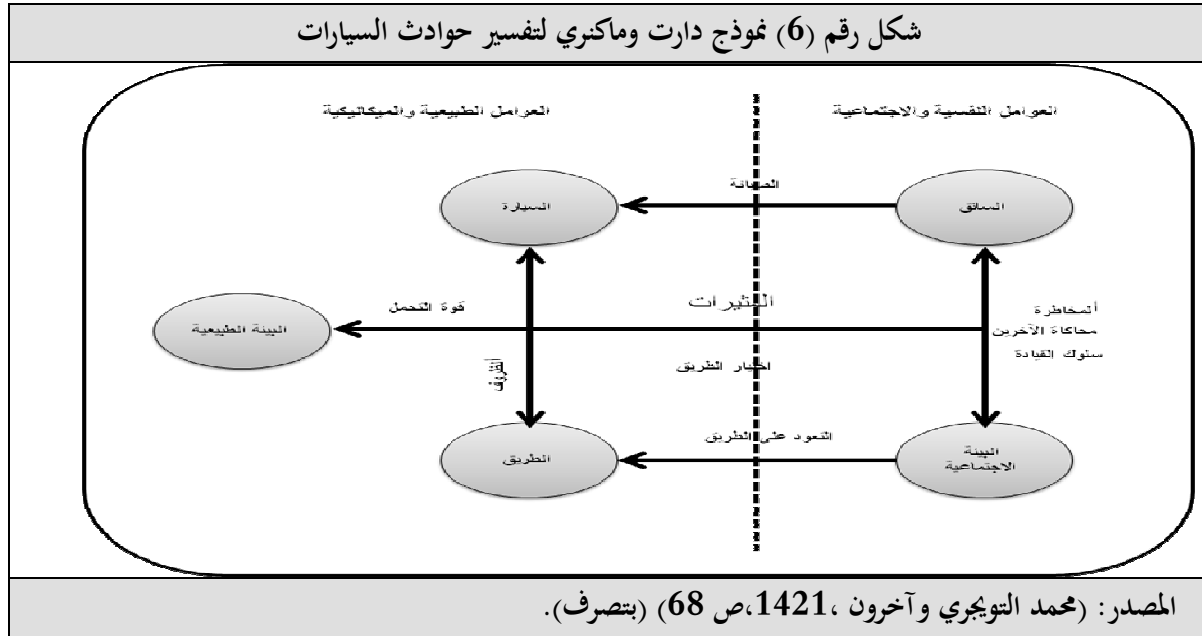
فالشخص الذي يصل إلى أقصى درجات احتمال ارتكاب الحوادث هو فرد يتصف بمستوى مرتفع من العداوة التي تقف خلف سلوكه، واستعداد عدواني وشرب الكحول بكميات كبيرة، ولديه قصور في المهارات الاجتماعية اللازمة للتعبير الملائم عن الغضب ومواجهة الضغوط والإحباط، فحينما يواجه فرد تلك الأوصاف بضغط انفعالية حادة فلن تكون لديه المهارات الضرورية للتغلب بطريقة مناسبة على الموقف الضاغط، وقد افترض (Sells) أنه إذا ما طلب من الفرد أن يستجيب في موقف ضاغط ولم تتح له الاستجابة الملائمة فسوف يعاني من ضغوط لاحقة ك فقدان التحكم الشخصي، وبخاصة إذا كانت نتائج عدم الاستجابة بشكل معين للفرد، ويؤدي التناقض في إدراك التحكم الشخصي والكفاءة الذاتية إلى زيادة مستوى الضغوط والقلق والعداوة والعجز فضلا عن نقص تقدير الذات والدافعية والتحكم في السلوك، وبالنسبة لمثل هذا الفرد تكون إمكانية شرب الخمر وارتكاب حوادث مرور وسائل بديلة على الرغم من أنها ليست وسائل مناسبة للتعامل مع مشاعره الداخلية في غياب التعبيرات الانفعالية التي تحقق التكيف الأفضل، ومن خلال عمليات النمذجة للأقران والخبرات السابقة لكل من شرب الكحول وقيادة

السيارات والتعرض لإعلانات وسائل الإعلام فإن هؤلاء الأفراد يظهرون توقعات معرفية بأن كلا من شرب الكحول وقيادة السيارات فعال في تقليل التوتر والحالات المزاجية السلبية الأخرى، فضلا عن توقع زيادة مشاعر القوة الشخصية والبراعة والتحكم، لكن النتائج الواقعية لهذه الأفعال تبدو عكس مقصدها الأصلي، فالتحكم الذي يتم الحصول عليه يكون خادعا أكثر من كونه فعليا، فالكحول يؤدي على زيادة مستوى العدوان الضمني والعدوان الصريح فضلا عن حالات التهيج، وهذه المشاعر والانفعالات الاندفاعية تترجم إلى عدوان سلوكي ضمن السياق العام لقيادة السيارة والسرعة التنافسية والمخاطرة والبحث عن الإثارة والتهور، كما لاحظ (Tillman) أن مثل هؤلاء الأفراد يحاولون التعبير عن إدراكهم الوهمي لبراعتهم في إطار محيط القيادة، بالإضافة إلى الإسهام المباشر لأساليب القيادة هذه في زيادة المخاطر والتأثير المباشر للاستغراق المتزامن والغفلة inattention فإن سلوك القيادة يسوء أكثر بسبب آثار الكحول على المهارات المعرفية والحسية والإدراكية والنفسية والحركية اللازمة لمهارة القيادة، ونتيجة هذا التفاعل يتشكل أسلوب القيادة مرتفع الخطورة مع احتمال متزايد لانتهاك قوانين المرور والوقوع في الحوادث. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص 65-67)

كان الباحث الأساس من عرض النماذج السلوكية المفسرة لحوادث المرور هو محاولة الاستفادة من محتواها، وتوظيفه ضمن خصائص البيئة المرورية المحلية سعيا نحو محاولة تفسير تورط السائقين في حوادث المرور، غير أن الملاحظ على هذا الأخير هو أنه يقدم مفاهيم وسلوكيات لا تشكل الوجه العام لثقافة بيئتنا، بل ينطلق من محاولة استقراء لظروف السائقين في الغرب القائم على إباح شرب الكحول، رغم ما يخلفه من آثار تربطها في حدود هذه الدراسة بفقدان العقل وما يلحقه من انتهاكات لقواعد المرور، ورغم أنه قد يشكل وعاء تحليليا مناسباً لتفسير حوادث المرور في حدود الثقافة الغربية فقد حاول الباحث عرض المزيد من النماذج ومحاولة الاستفادة من إيجابياتها وتجاوز عيوبها.

2.2.2. نموذج دارت و ماكيري:

قدم دارت ومكيري عام (1982) نموذجا لتفسير حوادث المرور مفترضين وجود فئتين أساسيتين من العوامل التي تسهم بصورة تفاعلية في وقوع الحوادث وهما العوامل النفسية والاجتماعية والعوامل الطبيعية والميكانيكية وذلك تبعا لما يوضحه الشكل التالي:



ورغم أنه لا يوجد خلاف على أساس أحد العناصر مستقلاً عن العناصر الأخرى لأن التفاعل بينها هو الأساس الذي ينبغي الاهتمام به، وتتحد هاتان الفئتان من العوامل على النحو التالي (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ):

أ. العوامل النفسية والاجتماعية:

افترض دارت وماكنري أن هناك العديد من العوامل النفسية والاجتماعية التي ترجع للإنسان نفسه تؤدي للوقوع في الحوادث، مثل إدمان الكحوليات ومختلف أشكال الاضطرابات النفسية التي يكون لها دور في الميول الانتحارية، كما أن حالة السائق النفسية أثناء وقوع الحادث تُعد مؤشراً مهماً لتفسير الحادث، مثل مشاعر الحزن والاكتئاب أو الفرح والسعادة التي يكون عليها السائقون أثناء القيادة والسمات الديموغرافية التي تشكل جزءاً من البيئة الاجتماعية، هذا فضلاً عن العديد من العوامل الأخرى مثل المخاطرة. (التويجري وآخرون، 1421هـ، ص 68)

ب. العوامل الطبيعية والميكانيكية:

وتشمل عدّة متغيرات منها السيارة ومدى صيانتها والخلل الذي يوجد بها مع مراعاة أن قائد السيارة هو المسؤول عن هذا الخلل إن لم يكن مفاجئاً له، وكذلك الكفاءة الهندسية للطريق الذي تسير عليه المركبة ومختلف الظروف البيئية الطبيعية مثل الظلام وظروف الطقس المختلفة عبر فصول السنة، وأشار الباحثان إلى وجود ثلاث أنماط من أنماط القيادة الأساسية هي كما يلي:

- النمط المخاطر (Riski): وتتميز سلوكياته في القيادة بالسرعة والنظر إلى القيادة كنوع من أنواع التعبير عن الرجولة والشجاعة والجرأة، ويرتبط هذا النمط السلوكي في القيادة بأنماط سلوكية في غير مجالات قيادة السيارات تتميز بالمخاطرة.

- النمط قليل الكفاءة (Inadéquate performance): وترتبط الحوادث لدى صاحب هذا النمط بقلّة الخبرة والمهارة في مواجهة المواقف المفاجئة، وتشكل نسبة هذا النمط (20%) من إجمالي المبحوثين الذين تمت دراستهم.

- النمط سريع الانهيار النفسي (psychological Breakdown): يتميز أصحاب هذا النمط بحدوث انهيار نفسي يتمثل في التوقف المفاجئ عن التفكير عند مواجهة المواقف الطارئة، كما أن بعض ممن يتسمون بهذا النمط يصابون بالنوم المفاجئ عند الإرهاق.

لعل الإسهام الرئيس الذي قدّمه كل من دارت وماكنري من خلال نموذجهما التفسيري هو تجميع تلك العوامل في إطار تفاعلي يتيح الفرصة للتعامل بتناول شمولي مع هذه الظاهرة، غير أن ما يعاب على هذا النموذج تركيزه على العوامل المرضية مثل الإدمان وشرب الكحول والميول الانتحارية والتقليل من أهمية العوامل النفس - اجتماعية (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص 69)

3.2.2. نموذج سبولاندر لتفسير حوادث المرور عند الشباب:

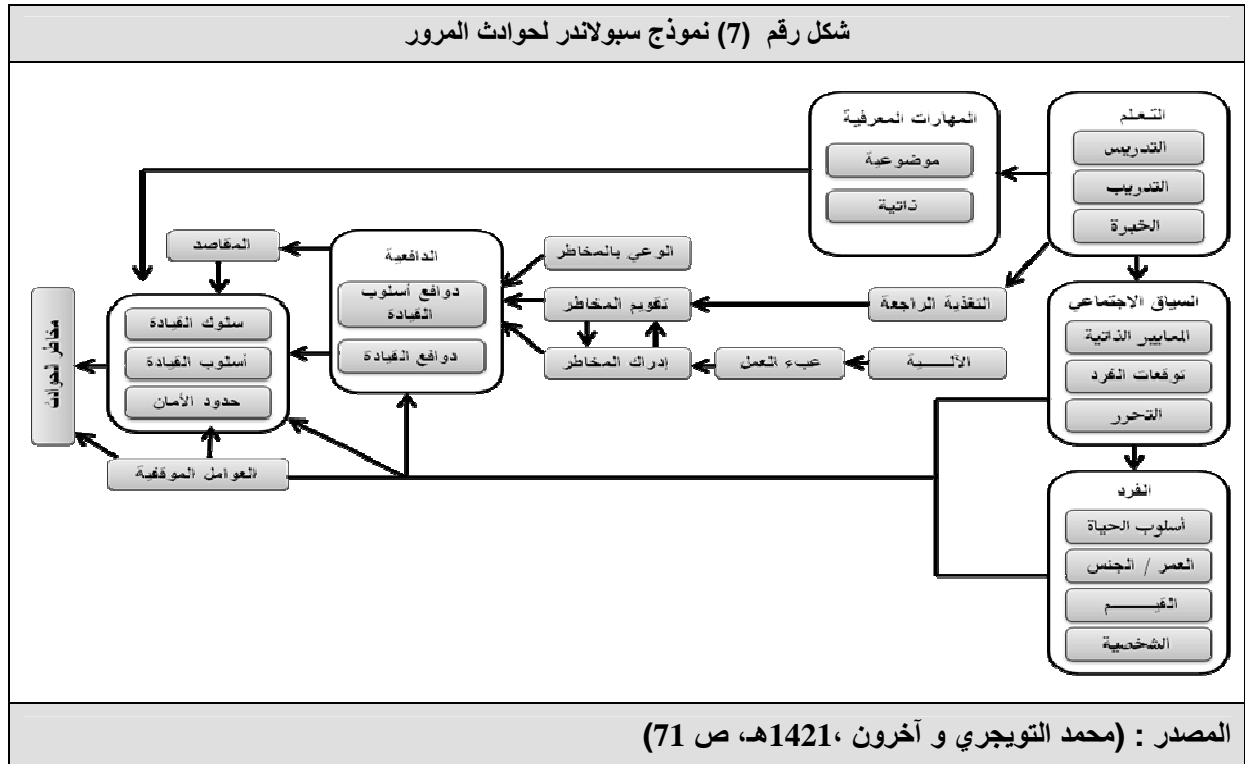
قدم سبولاندر عام (1983) هذا النموذج الذي أطلق عليه نموذج خطر الحوادث Accident risk model لوصف كيفية تأثر خطر وقوع السائقين الشباب في الحوادث بفكرتهم عن قدرتهم الخاصة وخبراتهم مهاراتهم القيادية وأسلوب القيادة لديهم، وقد تم وضع هذا النموذج بناء على نتائج عدد من الدراسات التي أجريت في المعهد الوطني السويدي لأبحاث الطرق والنقل حول عدد من القضايا أبرزها آراء الشباب عن قدراتهم الخاصة بقيادة السيارات. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص 70)

ويوضح الشكل التالي هذا النموذج الذي يظهر فيه تعقد العمليات أو العوامل التي تؤثر في سلوك الشباب وتنوعها كما يبرز أهمية مكونين رئيسين هما عملية التعرف والظروف النفسية والاجتماعية التي تلازم الفرد أثناء قيادة المركبة.

ويوضح سبولاندر نموذج التفسيري انطلاقاً من المعالم التالية: (التويجري وآخرون، 1421، ص

(74-70)

شكل رقم (7) نموذج سبولاندر لحوادث المرور



أ. تعليم القيادة المتكامل (Integrated driver éducation)

نظرا لأهمية التعلم في هذا النموذج، فقد قام الباحثون بتعليم (1000) شاب قيادة السيارة من خلال برنامج أعتبر من أفضل برنامج تعليم القيادة آنذاك، و يشتمل هذا البرنامج على عدة جلسات في مدارس تعليم السياقة، يعقبها تدريبات خاصة على القيادة يقوم بها السائق وفق تعليمات يأخذها من المدرسة، وتم توظيف بعض الجلسات في المدرسة لتعليم السائق كيفية السيطرة على بعض المواقف الحرجة وأسلوب مواجهتها، وقد تم الوصول إلى استنتاج مفاده أن هذه الطريقة لم تؤت النتائج التي كان الفريق العامل ينشدها، وقد اتضح عند مقارنة أداء المجموعة التجريبية التي تلقت التدريب بالمجموعة الضابطة، أن الأولى كانت أفضل في عدم تعرضها للحوادث، ولكن كان هذا في السنة الأولى من الحصول على رخصة القيادة، أما في السنة الثانية فقد كانت المجموعة الضابطة أقل في نسبة الحوادث من المجموعة التجريبية، أي أن هناك نوع من التأخر في الأثر بالنسبة للمجموعة التجريبية وهو ما صعب تفسيره على الباحثين. (التويجري وآخرون، 1421هـ، ص 72)

ب . الشباب أكثر عرضة للحوادث:

حاول الباحثون في الدراسات التي ركزت على التعلم Learning process معرفة الأسباب التي تجعل سائقي السيارات من الشباب يبالغون في قدراتهم، والطريقة التي تجعل هذه المبالغة تؤدي إلى احتياجات أمنية غير مناسبة، ثم كيف يمكن تصحيح هذا الوضع من خلال التعليم، هذا الأمر يتعلق بجعل الطلاب يدركون عجزهم ومحدودية قدراتهم وجعلهم يدركون مواطن الضعف العديدة Shortcomings لديهم لعل أهمها صعوبة إدراك مخاطر القيادة، وقد أوضحت دراسة عن المبالغة في مهارات القيادة بين الشباب من السائقين التي تمت على مجموعتين من الطلاب تلقت كل مجموعة منهما نمط تعليم مختلف في قيادة السيارات، وكان الهدف معرفة مدى كفاءة أسلوب التعليم التقليدي مقارنة بالأسلوب الحديث في السيطرة عن طريق إيقاف السيارة وتجنب المواقف الخطرة الناشئة من وجود طرق شديدة الانزلاق، وأوضحت النتائج أن الطلاب الذين أعطوا تدريبات على مهارة القيادة أظهروا مبالغة أكبر في قدراتهم، وأنهم على الرغم من هذا التدريب لم يظهروا مهارات أفضل في السيطرة على المواقف الطارئة مقارنة بالطلاب الآخرين الذين خضعوا للأسلوب التقليدي في تعليم القيادة، وفي دراسة أخرى تم تعليم الطلاب كيفية إدراك الفائدة من القيادة وفق أفضل شروط السلامة بأسلوب تطبيقي، وقد تم تطبيق نفس الأسلوب مع مجموعة أخرى ممن تعد قيادة السيارات مهنة بالنسبة لهم بلغ عددهم (900) سائق من شركة الاتصالات الكندية، وكانت نتيجة الدراسة أن المجموعتين انخفض لديهما خطر الحوادث بمقدار الثلث. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص 72)

ج . أسلوب الحياة والحوادث Lifestyle and Accident

تم في بداية التسعينيات تبني توجه آخر في البحث في قيادة الشباب للسيارات، وذلك بالتركيز على العلاقة بين أسلوب الحياة وخطر الحوادث، وقد كشفت نتائج عدد من الدراسات في هذا الجانب وجود علاقة واضحة بين خطر الحوادث وأسلوب الحياة، حيث أمكن تحديد المجموعة الأكثر تعرضا لخطر الحوادث والمجموعة الأقل تعرضا من خلال تحديد نمط الحياة لأولئك السائقين. وهذا المنحى في دراسة الخلفية الثقافية والعوامل النفسية والاجتماعية تم تطويره حتى أصبح يتضمن الطرق التي يحاول سائقو السيارات من صغار السن أن يعبروا بها عن حاجاتهم ودوافعهم من خلال قيادتهم للسيارات، التي تؤثر على أسلوب القيادة لديهم ومدى تورطهم في الحوادث

والنتائج هنا تشير إلى وجود تلك العلاقة، أي أن الدوافع تؤثر على أسلوب القيادة الذي يؤثر بدوره على التورط في الحوادث. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص73)

د. التلاميذ يتعلمون القيادة في أعمار السادسة عشر: 16 year – old as driving pupils
من أهداف المشروع الذي أعدّه الباحثون في هذا النموذج التفسيري محاولة تقييم أثر تخفيض السن القانونية لتعليم القيادة إلى (16) سنة الذي أُعلن عنه في العام (1993) مع الإبقاء على قانون إعطاء الرخصة في سن (18) سنة، ولقد كان الهدف من هذا التغيير إعطاء السائقين فرصة للحصول على خبرة أكثر تحت إشراف معلمين قبل أن يقودوا السيارة منفردين، وذلك لقناعة الخبراء بأن الخبرة تلعب دوراً كبيراً في إيجاد سائق السيارة الحريص (Sake driver) والأمل أن يؤدي تخفيض سن تعليم القيادة إلى زيادة خبرة الطلاب وتغذو بعض سلوكيات القيادة في حكم العادة، حتى إن الوعي Awareness والإدراك الصحيح سوف ينموان إضافة إلى أن القدرة على التفاعل السليم مع مستخدمي الطرق ستتحسن، ولقد قام الباحثون بمتابعة الأسلوب الذي يتبعه صغار السن في توظيف نظام التعليم المروري، وكيفية قيامهم بالتمارين وعدد الحوادث التي يتورطون فيها أثناء التمارين وغير ذلك من التصرفات إضافة إلى قياس تأثير الخبرة على سلوك السائق ومدى تورطه في الحوادث بعد استلام الرخصة، وأوضحت النتائج أن التلاميذ الذين اختاروا أن يبدؤوا تعلم القيادة مبكراً قد حصلوا على تدريبات تعادل (3-4) أضعاف غيرهم، وأن أغلبهم كان يمارس التمارين بنفسه، وأنهم يتركون الحضور في مدارس تعليم السيارات حتى يحين موعد حصولهم على رخصة القيادة، ولوحظ عدم زيادة حوادث القيادة لدى هؤلاء الشباب أثناء قيامهم بالتمارين بعد تخفيض السن القانونية لتعلم القيادة. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص73)

هـ عملية التدريب مدى الحياة: Life longe training process
يبدو أن تعليم مستخدمي الطريق وسائقي السيارات يبدأ في مرحلة مبكرة قبل سن (16) سنة، كما يشير إلى ذلك جرجيرسن من المعهد الوطني السويدي لأبحاث الطرق والمواصلات، وقد أجريت دراسات عديدة على دور المدارس في هذا الشأن وأحد الافتراضات أن قيمنا الأولية مهمة في تشكيل سلوكنا كسائقين، ونظم وفق هذا النموذج مشروع سمي المستقبل على الطريق "Future on the way"، واشتمل على برنامج تعليمي للطلاب من السنة الأولى متوسط حتى نهاية المرحلة الثانوية وتضمن (120) ساعة من التعليم المروري، وكان هذا المشروع واسع النطاق وهدف أساساً

إلى تكوين اتجاهات مناسبة نحو السيارة والمرور والنقل بصفة عامة، بالإضافة إلى هذه المكونات التقليدية تضمن البرنامج دروسا حول المرور والبيئة والصحة والاقتصاد والمجتمع.

لعل القيمة الواقعية لهذا النموذج أنه أستخدم كأساس للعديد من البحوث التي انطلقت من نتائجه، خاصة تلك التي تتعلق بالخطط والاقتراحات والتوصيات للتقليل من الحوادث، فضلا عن نظريته التكاملية غير الجزئية للعوامل المسؤولة عن حوادث الشباب واستمرار العمل به لفترة طويلة مما جعله عرضة للتعديل والتطوير المستمرين فيما يتناسب مع ظروف المجتمعات التي يطبق بها. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص 70-74)

4.2.2. النموذج المقترح لتفسير حوادث المرور: (الاتجاهات النفسية لسائقي المركبات نحو السلامة

المرورية): Attitudes of vehicle drivers towards traffic safety

أصبحت مشكلة حوادث المرور في الجزائر هاجسا اجتماعيا ملموسا، وتهديدا لحياة الأفراد تعاظمت درجته بتعاظم حاجة الفرد إلى التنقل لقضاء حاجاته المتجددة، وما زاد من درجة ذلك التهديد غياب إستراتيجية واضحة المعالم تعمل على كبح معدلات حوادث المرور المتزايدة عاما بعد عام، والمتتبع لوضع السلامة المرورية في الجزائر يدرك فداحة المشكلة والخسائر الناجمة عنها رغم التحسن النسبي الذي شهدته البنية التحتية للطرق في السنوات الأخيرة، ولأن الوضع الحقيقي لحجم حوادث المرور أكثر جساما مما تشير إليه الإحصاءات الرسمية التي تستثني من حساباتها من يموتون أثناء فترة تلقي العلاج، يضاف إلى ذلك مشكلة علاج المصابين الذين يرث أغلبهم إعاقات مستديمة تشكل عبئا إضافيا على عاتق الدول، وحجم الخسائر في الممتلكات العامة والخاصة، وإنهاك طواقم العلاج في المستشفيات بالمصابين بالحوادث بدل التفرغ للمرضى... الخ، ويطرح هذا الواقع المروري مبررات عديدة تفرض بدورها حاجة ملحة لإعداد دراسات مستفيضة تساهم على نحو علمي بتشخيص واقعنا المروري بكل عناصره (السائق، المركبة، الطريق والبيئة المرورية) كل حسب تخصصه من أجل اقتراح نماذج تفسيرية تنبثق عنها حلول ناجعة تساهم في التخفيف من حدة وآثار هذه المعضلة، ولم تظهر النماذج التفسيرية التي سبق عرضها إلا ضمن أطر اتخذت لها مبدأ مشتركا هو " التحكم في حجم المشكلة المرورية يمر حتما عبر فهم أسبابها ومن ثمة اقتراح الحلول ووضعها موضع التنفيذ " وقد استطاعت دولة مثل السويد استنادا إلى أحد تلك النماذج التقليل من حجم حوادث المرور بنسبة تجاوزت (50%). (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص 74)

ضمن السياق العام لبحثنا النفس اجتماعي الموسوم بعنوان "بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية"، والذي نحاول من خلاله تقديم مقترح لمدارس تعليم السياقة في بلادنا لتعديل سلوك السائقين انطلاقاً من محاولة فهم أسباب المشكلة المرورية في بلادنا فإن ضرورات تتعلق بالفروق الحضارية والثقافية والاجتماعية تمنعنا من إسقاط تلك النماذج التفسيرية على واقعنا المروري، فالبيئة المرورية بجميع مظهراتها جزء من البيئة الاجتماعية عموماً، وليس بالإمكان بلوغ فهم صحيح ومعتمق لسلوك السائقين واتجاهاتهم النفسية من خلال نماذج تفسيرية لا تراعي الخصوصيات البيئية لواقعنا المروري، وهو ما يحتم علينا اقتراح نموذج تفسيري يراعي تلك الاعتبارات ويخدم الإطار العام للدراسة ويحقق أهدافها ولا يحد عن العنوان الرئيس لها، ويمكن إيجاز مضمون هذا النموذج التفسيري على النحو التالي:

دأب الباحثون في علم النفس الاجتماعي منذ وقت ليس بقريب على دراسة مفهوم الاتجاهات النفسية، وقد سمح البحث في أبعاد هذا المفهوم الكشف عن تفسيرات وإجابات لأسئلة حيرت الباحثين طويلاً، وعند محاولة التأسيس لموضوع الدراسة التي تبحث في فاعلية برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، تتبادر إلى الذهن تلك العلاقة المتجذرة منذ القدم بين الإنسان والسلامة عموماً، فقد أوجدت غريزة حب البقاء لدى الإنسان وعياً أمنياً يستطيع به المحافظة على حياته، وكل الآثار التاريخية القديمة تؤكد بوضوح على أن اهتمام الإنسان بالسلامة كان من أهم مشاغله اليومية التي يوليها عناية كبيرة، فاختيار مكان الإقامة والبعد عن الأخطار الطبيعية مثل تجنب السكن قرب مجاري السيول، وبناء القلاع وأبراج المراقبة وحفر الخنادق كلها دلائل تعبر عن سعي الفرد إلى البحث عن السلامة في كل حركته وسكناته، (محمد النعمة، 2006، ص2) كما يطلعن التراث الأدبي في مجال علم النفس الاجتماعي من خلال بحوث الدوافع والحاجات التي كشفت ما يعرف عند جمهور الباحثين عندنا في التخصص بـ "هرم الحاجات لماسلو" والذي تشكّل فيه الحاجة إلى الأمن قاعدة الهرم، تلکم هي بعض من أهم الدلائل عن الصلة بين سلوك الأفراد والبحث عن الأمن والسلامة بالانتقال إلى مفهوم السلامة المرورية وما تكشف عنه الأرقام ذات الصلة عن تحول الطريق إلى تهديد حقيقي لسلامة الأفراد، وعند البحث في الدلالات التي تحملها تلك الأرقام تستوقفنا بعض الإحصاءات التي تشير إلى أن العامل البشري (السائق) يعتبر سبباً رئيسياً في نحو (85 %) من حوادث المرور، وهو الرقم الذي يبرر تركيزنا في هذه الدراسة على عنصر السائق الذي يشكل أحد أضلاع مثلث السلامة المرورية،

ورغم العدد الهائل من البحوث التي أجريت حول هذا العنصر إلا أن الاستطلاع البحثي الذي أعده الباحث والمشار إليه في فصل سابق من الدراسة يكشف عن عجز أغلب تلك البحوث على بلوغ تفسيرات يمكن ترجمتها إلى استراتيجيات وقائية وعلاجية ملموسة تكبح معدلات الحوادث والوفيات والمصابين، كما تكشف عناصر سابقة من هذه الدراسة إلى أن مقترح التركيز على مفهوم الاتجاهات النفسية يؤسس لمكاشفة علمية عميقة لسلوك السائقين، فليس ثمة إلا منظورين ممكنين لفهم ما يفعله السائقون أحدهما يعنى بمجموعة من العوامل الداخلية والآخر يتعلق بمجموعة من العوامل الخارجية، حيث يختص المنظور الخارجي بظروف القيادة والمركبات والإشارات المرورية والمعلومات المتعلقة بذلك يمكن رصدها من خلال الأجهزة والمقاييس وتقييم الملاحظين، أما العوامل الداخلية فتهم بوجهة نظر السائقين أنفسهم والخاصة بأحاسيسهم وإدراكهم وأفكارهم المعبر عنها لفظيا، تلك المعلومات التي لا يمكن تحصيلها بالأجهزة أو الملاحظين بل من خلال استطلاع الاتجاهات النفسية للسائقين كمفهوم يشمل كل تلك الجزئيات الداخلية ضمن مداخل أو حتى منافذ تشمل الوجدان، المعرفة والسلوك، والأهمية العلمية النظرية لهذه الجوانب من منظور علم النفس الاجتماعي أنها تُغطي مجالا واسعا من سلوك الأفراد في حياتهم اليومية، كما يشير التراث السيكولوجي إلى أن التعلم نفسه ينبثق من ثلاث جوانب مميزة عند الفرد هي: (الوجدان، المعرفة والسلوك الحس حركي)، وفي ذلك إشارة ضمنية لمفهوم الاتجاه النفسي بالنظر لمكوناته الثلاثة، كما أن التعبير عنه يكون بصورة لفظية، ولقد عبّر الفلاسفة منذ القدم عن هذا بالقول إن سلوك الإنسان ينتظم في ثلاث مجموعات متميزة طبقا لطبيعة الإنسان الثلاثية وهي الإرادة (الرغبة Will) الفهم Understanding والفعل Action، ولا يزال السيكولوجيون المحدثون يتعاملون مع ذلك النظام الثلاثي من السلوك فيستخدمون بدل الإرادة السلوك الوجداني ويعبر عن المشاعر والدوافع والحاجات وكل ما يتفق مع أهداف أفعالهم، فعلى سبيل المثال فإن قيام السائق بإعطاء الإشارة Signaling قبل تغير حارة الطريق يعتبر سلوكا حسيا حركيا متضمنا في سياق وجداني، حيث يكون لدى السائق دوافع لتفادي الوقوع في الخطأ والخطر وتفاذي فشل السائق في استخدام الإشارة الخاصة بالوقوف، وفي ضوء ذلك فإن تعلم دافع تفادي أخطاء القيادة يعتبر مهارة قيادية وجدانية affective driving skill، وغالبا ما تحدث أخطاء القيادة نتيجة الحالة الوجدانية عند وجود خبرة صراع بين الدوافع حينما يقود السائق السيارة بسرعة وتضعف لديه مشاعر الرغبة في الحذر واحترام القانون لوجود في نفس الوقت مشاعر الحث على العجلة وعدم

التأخير، وما كان يطلق عليه في السابق مفهوم الفهم Understanding يسمى الآن السلوك المعرفي والذي يشمل العمليات المعرفية والفكرية وكل ما يرتبط باتخاذ القرار والجوانب الأخرى المتضمنة في أفعال الأفراد ومنها المتصل بسلوك القيادة، وعلى سبيل المثال فسلوك استخدام الإشارة الذي أشرنا إليه آنفاً قبل الانتقال من ممر إلى آخر لا يكون فقط متضمناً في سياق وجداني (دوافع) بل وفي سياق معرفي، كما يعتبر إضافة لهذا أن تعليم السائق اتخاذ أحكام صحيحة أثناء القيادة اليومية مهارة قيادية معرفية cognitive driving skill، لأن الأخطاء المعرفية غالباً ما ينتج عنها تفسير غير منطقي لتتابع الأحداث مما يؤدي لاتخاذ قرار غير صحيح مثل "أنا أعرف أنه لا يوجد أحد خلفي ومن ثم لا داعي لاستخدام إشارة تغيير الاتجاه"، وينطوي هذا القرار على توقع حدوث أخطاء نتيجة له وعلى العكس مما لو قرر سائق آخر "أمامي مركبة ومن المحتمل أن يدور صاحبها، وأن هناك شرطي يراقبني" والنظرية التي تعتمد على العقل comprehensive تتضمن تحديداً لاتخاذ القرار الصحيح أو غير الصحيح، خاصة وأن النواحي المعرفية تتفاعل مع النواحي الوجدانية لاتخاذ تلك القرارات والقيام بالأفعال الخاصة بقيادة السيارة، ويطلق على تلك الأفعال التي يقوم بها الفرد السلوك الحسي الحركي sensorimotor، ويشمل كل تلك الخبرات التي تتوسط الجانبين الحسي والحركي فعلى سبيل المثال فإن إعطاء الإشارة قبل تغيير الممر Lane التي يسير عليها السائق يعتبر فعلاً حسي حركي معقد يتضمن تأزر العين واليد إضافة للاستعداد الحركي لاستخدام الفرامل إذا تطلب الأمر، كما يتضمن لف الرأس والعنق للرؤية الخلفية وعمل في الجهاز العصبي وإفراز الغدد وحديثاً صامتا بين السائق ونفسه. (محمود أبو النيل، 1995، ص487)

تلكم هي الجوانب الأساسية التي يجب أن يتضمنها كل نموذج تفسيري يروم الدقة والعمق في دراسة سلوك القيادة، دون إغفال عنصر وجانب آخر لا يقل أهمية عن الجوانب التي سبق ذكرها وهو المعايير والأسس الاجتماعية والثقافية، ذلك أن سلوك القيادة يتشكل إلى حد بعيد في ظل هذه التي أشرنا إليها، فقوى دينامية الجماعة مثلاً لها تأثير بالغ، فواحدة من الدراسات التي عرضها في عنصر سابق تشير إلى أن قيادة المركبة بصورة عدوانية Aggressive driving يعزى للمعايير والأسس الثقافية التي تكتسب في الوسط الاجتماعي من الأسرة ووسائل الإعلام المختلفة وغيرها، وصارت تلك السلوكيات التي تنم عن عدوانية اتجاه الآخرين ونحو الذات تقليداً، فليس سلوك الفرد في المجتمع إلا محاكاة لسلوك الآخرين، بل إن السلوك الخارجي القابل للملاحظة ما

هو إلا انعكاس لعوامل ذاتية تتصل بالأداء أو القيم و الاتجاهات التي يرسمها المجتمع ويتبناها أفرادها، وأنه إذا ما تكرر من الفرد حدوث بعض الأفعال بالخطأ فان جانباً رئيسياً منها يرجع إلى هذه المتغيرات، وأن معرفة آرائه في هذه المتغيرات يتيح مزيداً من الفهم للعوامل المسببة للحوادث، وقد أكدت بعض الدراسات التي تم عرضها آنفاً في هذا الصدد أن السائق باتجاهاته وآرائه وفكره هو جزء من نسق تفاعلي، وبالتالي فإن الأفراد عندما يفسّرون المشكلة المرورية وحوادث الطرق فإنهم لا يفسرونها في ضوء محكّات موضوعية كحالة الطرق وحالة المركبة بل يفسرون المشكلة المرورية في ضوء مدركاتهم وأحكامهم واتجاهاتهم نحو الآخرين، مما يؤكد على أن تفاعل الأفراد على الطريق لا يتم في ضوء متغيرات موضوعية بل يتم في الغالب وفق اتجاهاتهم الذاتية وتحيزهم الشخصي، تبعاً لهذا تصبح محاولة تصميم برنامج لتعديل سلوكات السائقين يتأسس على مفهوم الاتجاهات النفسية للسائقين أكثر من ضرورة بل من غير المنطقي العدول عنه إلى غيره إذا ما استندنا إلى ما سبق ذكره حول مضامين السلوك وأبعاد السلوك التي ذكرها السيكولوجيون وهي الأبعاد ذاتها التي يشملها مفهوم الاتجاهات النفسية بمكوناته التي سبق الإشارة إليها، فضلاً عن أنه يخدم جزئية السياق الاجتماعي للسلوك، فالعارفون بمجال السيكولوجيا الاجتماعية يتفقون على أن اتجاهات الأفراد ترتسم وتتحدد في سياق الحياة الاجتماعية، وقد لا يتحقق التكيف النفسي والاجتماعي للفرد إذا ما تبنى اتجاهات مخالفة للجماعة.

ويعتقد الباحث أن من أهم عناصر القوة في هذا النموذج التفسيري بالإضافة إلى بساطة منطقته الذي يؤسس لفكر عملياً أو إجرائي يمكن الاستفادة من تحليلاته لبناء استراتيجيات علاجية تسهم في التخفيف من حدة وآثار حوادث المرور على النقيض من تلك النماذج التي سبق عرضها، حيث تسير أغلبها في طريق مسدود لا يؤدي بنا في نهاية التحليل إلى نتائج وإجراءات يمكن استغلالها لتحسين وسائل استخدام الطرق وقيادة السيارات وبلوغ الهدف الأهم وهو التقليل من حجم حوادث المرور وآثارها السلبية، في حين يمكن بلوغ ذلك من خلال النموذج التفسيري المقترح المرتكز على مفهوم الاتجاهات النفسية، فإذا كانت أغلب الإحصاءات تعزو ما نسبته (85%) من حوادث المرور إلى عنصر السائق (خطأ في السلوك)، والسلوك ذاته يتحدد إلى حد بعيد من خلال الاتجاهات النفسية التي يحملها السائقون، يصبح البحث في طبيعة تلك الاتجاهات المدخل الأصح لفهم سلوك السائقين، فضلاً عن أن مفهوم الاتجاهات النفسية يتيح

أمكانية تعديل السلوكيات غير المرغوب فيها ما دام تعديل الاتجاهات ممكنا بلغة أهل الاختصاص في مجال السيكلوجيا الاجتماعية.

ثالثا: المشكلة المرورية من منظور سوسيولوجي

سبق وأن ذكرنا في مستهل هذا الفصل أن المشكلة المرورية تكتسي أبعادا مختلفة من بينها البعد الاجتماعي، ويروم الباحث من خلال هذا العنصر واعتمادا على ما توفر من أدبيات نظرية تبيان أثر وعلاقة القيم الاجتماعية بالمشكلة المرورية، فعلاقة الفرد في المجتمعات النامية بالآلات المستحدثة خلقت قيما رسمت ملامح لتلك العلاقة أدت بشكل غير مرغوب إلى سوء استخدام الآلة، وتشكل السيارة - المركبة عموما - نموذجا لتلك العلاقة المختلة.

فأصل كل ابتكار ركيزتان أولهما فكرة الاختراع، وهي عبارة عن آمال وطموحات اجتماعية تبلورت في أذهان بعض أفراد المجتمع، فينبغ فيها أحدهم ثم تعلن المرحلة الأخيرة للاختراع ويسجل باسم مخترعه، و الثانية هي التنفيذ التكنولوجي: وتتمثل هذه المرحلة في نقل الفكرة إلى حيز الوجود وتطويرها وفق مقتضيات الاستعمال وقواعد الرشد الاقتصادي وينطبق ذلك على (الكهرباء، الهاتف، التبريد، السيارة وغيرها)، فمثلاً عند اختراع السيارة كانت في الأساس تمثل خيالا يداعب الأذهان، بأن يسير الإنسان من مكان إلى آخر وهو جالس على مقعده، ومن ثم كانت خيالات بساط الريح وقصص الحذاء العجيب وغيرها من وجدانيات الشعوب التي رأت في توفير الدواب وتغذيتها ومحدودية حركتها واستبدالها بالحركة الذاتية حيث كان ذلك يمثل فتحاً اجتماعياً كبيراً، وهكذا استغنى علماء الفيزياء والحركة والميكانيكا عن هذا الحلم، وتم تطويره إلى آلة الاحتراق الداخلي التي كانت في بدايتها تسير بسرعة أبطأ من سرعة الخيل، ويسبقها رجل يجري ومعه علم أحمر ومصباح مشتعل لينذر المارة بأن العربدة قادمة، ثم تطورت الأنظمة المرورية مع تطور السيارات والعربات ذاتية الحركة، وقسم الطريق بين المشاة العابرين والعربات، وتغير تصميم المدن وأعيد تخطيطها وزاد اتساع الشوارع، فاستحدثت الإشارات الضوئية وقبلها الإشارات اللونية في السير والتوقف وأعيد تقسيم الطرق وتنظيمها وحددت أماكن عبور ومرور المشاة وعربات الخيل ونحوها. (محمد الوهيد، 1997، ص44)

والأنظمة كما هو معلوم وليدة قيم وقوانين المجتمع، حيث شهدت المجتمعات الإنسانية ظهور أول قانون لتنظيم المرور في فرنسا حين قام Jules perrigot سنة (1905) بصياغة بنود قانون ضم عشر بنود لتنظيم سير المركبات على الطرق، (الأخضر دهيمي، 2009، ص2) حيث

أصبحت المركبات الآلية تحمل شقين بارزين: أولهما المركبة (التكنولوجية)، وثانيهما نظم تسييرها وقواعد استخدامها (الضبط الاجتماعي)، وقد انتقلت العربات إلى أماكن أخرى لم تنشأ فكرتها ولم تنفذ تقنياتها بواسطة أبنائها، والنتيجة هي تطبيق ثلاثية التواصل التكنولوجي والتي تمثلت في:

1- نمط جدير بالاستخدام والاستخدام، وكانت السيارات تحقق هذا الهدف لأن هناك حاجة ماسة إليها فضلاً عن فائدتها.

2- وسيلة لنقل هذا النمط الجديد وهذه أيضاً متوافرة حيث بواخر النقل وقطارات الشحن وغيرها، ومعاهد العلوم وبعثات نقل التقنية يسّرت إيصالها إلى مجتمعاتنا النامية.

3- مجتمع ينقل هذه التقنية ويُقبل على استخدامها وأقبلت المجتمعات النامية على هذه التقنية وهي أحوج ما يكون إليها لطبي المسافات والتخلص من مخاوف الطرقات، ووسائل النقل التقليدية السابقة مثل الدواب ومشكلاتها الكثيرة والنقل عبر المياه، أما وسائل النقل عبر السكك الحديدية فهي قليلة الانتشار، كما أن تكاليف تأسيسها مرتفعة واستخداماتها داخل المدن غير ذات جدوى ومن ثم أصبحت السيارات سيدة الموقف، وقد كانت في بدايتها مهنة تخصصية أخذت بدرجة عالية من الجدية وكانت قوانينها حازمة، والنظرة إلى ممارس القيادة نظرة تبجيل واحترام، ثم تحولت كأي شيء آخر إلى ظاهرة اجتماعية يمارسها من يريد وفقدت صفتها التخصصية، وازداد عدد السيارات وانتشرت بين فئات المجتمع بشكل كبير وأصبحت ظاهرة معتادة دون أي تقاليد عريقة تحكمها، بل سحب عليها بعض أنظمة المجتمع وعاداته وقيمه، مما جعلها تزداد خطورة ومن ثم قلت فاعليتها وفائدتها المرجوة، فضمن أطر ثلاثية التواصل التكنولوجي تشير إحصائية لوزارة الهاتف في إحدى الدول العربية إلى أن استخدام الهاتف لمدة عشر دقائق في مكالمة واحدة يتم توزيعها كالاتي: هناك أربع دقائق للمقدمة والسلام والتمهيد للموضوعات، ثم دقيقتين للهدف الأصلي من المكالمة، ثم أربع دقائق للتوديع بصورة اجتماعية مناسبة، أي أن (80%) من المكالمات لا ضرورة له، أما الباقي وهو (20%) فيمثل الحد الضروري لإجراء محادثة تليفونية، وعلى هذا القياس فإن هناك عوامل ومتغيرات اجتماعية تؤثر في تبني التكنولوجيا تشمل الخصائص والسمات الموروثة والمستخدمة، كما أن هناك خصائص قياسية تتعلق بمنظومة القيم الاجتماعية التي تحكم أساليب استخدام السيارات وتحدد انعكاسات حجم السير وكثافة المرور التي تؤدي إلى حوادث كثيرة تنبع من الهوة أو الفجوة الثقافية Culture Gap بين قيم الإنسان وشروط استخدام الآلة، مما يقودنا إلى حالة تشهد فيها الطرقات حوادث مؤسفة يروح ضحيتها أرواح بريئة تنجم عنها إصابات

بشرية وخسائر مادية تشكل عبئاً يثقل على صدور المجتمعات النامية بشقيها الرسمي (الأجهزة التنفيذية والتنظيمية المعنية بالمرور والمواصلات)، وعلى المستوى الشعبي المستفيد من خدمات السير والمواصلات. (محمد الوهيد، 1997، ص46)

لعل مفهوم "الهوة الثقافية" يلخص مجمل الخلل في المنظومة المرورية، حيث أن التقدم التكنولوجي (الجوانب المادية) لم يصاحبه تقدم في الجوانب المعنوية والمعرفية للمجتمع مثل: أنظمة السير وقيم التعامل مع الآلة ومع الآخرين، ومن ثم تظل قضايا التخلف المعنوي (القيم) تشكل عائقاً أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا ومن ضمنها السيارات، وذلك لسبب جوهري يتمثل في عدم الإعداد الاجتماعي قبل نقل التقنية، ولأن التغير التكنولوجي يحتاج للمال وزمن قصير للنقل، أما نقل القيم الاجتماعية لمسايرة التقنية فهي قضية تستغرق زمناً طويلاً، كما أنها تحتاج إلى تضافر الجهود من قبل المؤسسات المجتمعية المختلفة لتنشئة أفراد المجتمع وتربيتهم على الالتزام بها (المؤسسات التعليمية والإعلامية والدينية، فضلاً عن دور الأسرة ومؤسسات المجتمع المدني المختلفة)، وذلك لتنمية الوعي لديهم أولاً بمفاهيم: المركبة والطريق وقائد المركبة والمشاة، وثانياً تحديد حقوق وواجبات الأفراد والجماعات في استخدام تسهيلات التنقل ضمن ضوابط المصلحة العامة، ولا شك في أن تجاوز تلك الهوة الثقافية والقيمية يستلزم غرس قيم الغيرية بجانب قيم الذاتية حتى نستطيع أن نطرح مفهوم (سلامة الفرد جزء من سلامة المجتمع)، وكذلك نطرح مفهوم (تنتهي حدود حريتك عندما تمس حرية الآخرين)، وتطبيق قواعد المرور وأنظمتها بطريقة حازمة وودية في ذات الوقت من خلال إدراك مفهوم (أن النظام المروري لحمايتك وليس لمضايقتك)، عندها ربما نستطيع إبدال قيم الفردية والأنانية ومعاداة رجل المرور، وغرس قيم الأمانة مع الذات، كما يمكننا كذلك استبدال مفهوم قانون القوة بمفهوم (قواعد النظام)، فيحرص الإنسان على عدم مخالفة المرور وصيانة المركبة والبعد عن القيادة الخطرة، وغرس مفهوم الذات واحترامها، مما يجعل الإنسان يخجل من الخروج على النظام المروري ويقابل بالاستهجان الاجتماعي عندما يفعل ذلك. (محمد الوهيد، 1997، ص50-52)

ويمكننا أن نؤكد انطلاقاً من استقراءنا للواقع المروري أن سن الأنظمة والتشريعات المرورية لن يجدي نفعا ما لم يكن رجل المرور نفسه ومستخدمو الطريق على نقطة التقاء وتفاهم بأن المصلحة العامة تقتضي الحرص في القيادة، وأن الأنانية والتهور والاستهتار تعد قيماً مرفوضة وتدل على عدم التحضر، فضلاً عن الشعور الذاتي بأن مخالفة نظام المرور يمثل اعتداءً على المجتمع، كما

يمثل تهديداً لسلامته وأمنه الاجتماعي وهو الأمر الذي ترفضه القيم الدينية الاجتماعية منها أو الأخلاقية، وبملاحظة الإحصاءات الرسمية المتوفرة لبعض الدول النامية وعلى وجه التحديد الدول العربية لحجم المركبات العامة الرسمية نجد أن الطاقة الاستيعابية للطرق والمواقف تقل عن القيمة المفترضة لعدد السيارات المتحركة في الأوقات العادية، وهي نصف عدد السيارات خلال النهار باعتبار معدل المسافات الأسبوعي المفترض لدرجة استعمال عادي والذي هو في المتوسط (250 كم أسبوعياً)، وهذا ما تعكسه التقارير لفئة الاستعمال العادي، أو ما يعادل (50 كم يومياً) لأيام العمل العادية في الأسبوع، وتشير الإحصاءات أيضاً إلى أن معدل القيادة يصل إلى ما يقرب من (24) ألف كيلو متر سنوياً، أي ضعف المسافة المفترضة للاستعمالات العادية وهذا ما يستدعي الانتباه، إلا أن هناك جانباً من القيم الاجتماعية المرتبطة إما بالوجهة الاجتماعية في استعمال السيارة حتى للمسافات القصيرة، أو ربما آثار الطقس وجعل المشي على الأقدام عملية مرهقة، مما يجعل استخدام السيارة يفوق المعدل المعروف للاستخدام داخل المدينة أو حتى بين المدن، ولعل هناك بعداً آخر لحوادث المرور يرتبط باستخدام الأفراد غير المؤهلين للقيادة كسائقين رغم أنهم لا يحملون أي مؤهلات لذلك، كما أنه لا يتم إعدادهم لهذا في مناطق العمل، مما يضيف أرقاماً أخرى لحوادث المرور الناجمة عن عدم القدرة على القيادة السليمة، كما أن اللجوء لاستخدام المهدئات أو الكحوليات يضيف قائمة أخرى من الحوادث الناجمة عن نقص القدرة على التعامل مع الآلة ومن ثم عدم القدرة على التحكم فيها، وعلى الرغم من أن تأثير هذا العامل يعتبر تأثيراً نسبياً وضعيفاً بالمقارنة بالعوامل الأخرى، إلا أنه يسهم مع العوامل الأخرى السالفة الذكر في تزايد معدلات الحوادث المرورية سواء داخل المدن أو بين المدن وبعضها، ولا شك في أن هندسة الطرق، وهي مثل تكنولوجيا العريات تشهد تقدماً ملحوظاً وتلقي بأعباء إدراكية على مستخدمي الطرق يقتضي الالتزام بها الوعي الكامل الذي تفترضه ثلاثية (الطريق، المركبة، السائق)، وخاصة الطرق السريعة High Ways، والتي تتطلب سرعات محددة أعلى من الحد المسموح به في المدن، كما أن لها طريقة قيادة خاصة بها تتطلب مستوى معرفي معين للسيطرة على مفاهيمها والالتزام بإرشاداتها بصورة دقيقة خاصة أن السرعة على هذه الطرق من الممكن أن يجاوزها بعض السائقين بصورة كبيرة مما يجعل فيها الحوادث تكون شنيعة وينتج عنها آثار مدمرة. (محمد الوheid، 1997، ص 50-53)

رابعاً: المشكلة المرورية من منظور اقتصادي

مرت البشرية خلال العقود الماضية بتطورات هائلة في معظم مجالات الحياة وخاصة في مجال التقنية والتصنيع، ترتب عليه قفزة نوعية كبيرة وتطور علمي متميز تمثلت أهم مظاهره في إنتاج وسائل النقل بصفة عامة ووسائل النقل البري بصفة خاصة، وعلى وجه التحديد السيارات الخاصة والمركبات نتيجة ارتفاع معدلات النمو الاقتصادي وما ترتب عليه من زيادة في مستوى الدخل الفردي في معظم الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، كما أن التطور التقني في هذا المجال سهل حياة الإنسان وجعلها أكثر راحة، ولكن هذا التطور لم يكن كله حسنات بل رافقه بعض الانعكاسات السلبية على مستوى الاقتصاد ممثلاً بالفاقد في الإنتاج القومي المحلي نتيجة زيادة وتيرة حوادث السيارات والمرور عموماً وما ينجم عنه من خسائر اقتصادية، فقد بلغت خسائر حوادث المرور الاقتصادية على سبيل المثال في الولايات المتحدة سنة (1994) أكثر من (165) مليون دولار وهو رقم يتجاوز بعض ميزانيات الدول الإفريقية، (على الغامدي، 2000، ص 157) وتشمل الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور عادة فقد جزء من القوى العاملة أو إصابتها أو إعاقته بما أن أغلب ضحايا المرور هم ممن تقل أعمارهم عن سن (40) عاماً، (عامر المطير، 2006، ص 143) وكذا الأضرار التي تلحق الممتلكات العامة والخاصة، ناهيك عن التكاليف الطبية المصاحبة للحوادث واللاحقة له وانعكاس ذلك كله على الناحية الاجتماعية وآثارها على الفرد المؤسسة والمجتمع. (خالد الخليوي، 2005، ص 179)

وسيكون مجال هذا العنصر مرتكزاً على التأثيرات الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، ولكن هذه التأثيرات تتطلب إلقاء الضوء على اقتصاديات الدول وعلاقتها بالمشكلة المرورية لذا سيتم التطرق في الجزء الأول من العنصر إلى انعكاس التنمية الاقتصادية والاجتماعية على مجال النقل وحوادث المرور، أما الجزء الثاني فسيخصص لعرض أهمية تقدير التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور وعرض بعض النماذج للخسائر الاقتصادية التي تكبدها الدول بحسب ما توفر بين يدي الباحث من معطيات رقمية في ظل عدم وجود إحصاءات دقيقة تتعلق بالفاقد المحلي الجزائري جراء حوادث المرور.

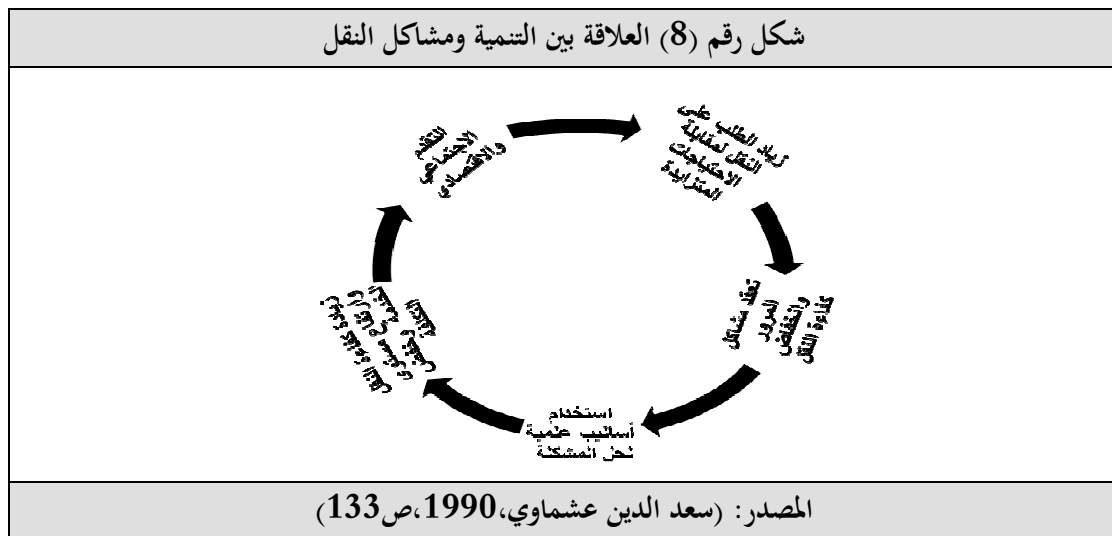
1.4. انعكاسات التنمية الاقتصادية على المسألة المرورية:

رغم ما تقدمه التنمية على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي من ميزات ومكاسب مادية ومعنوية للمجتمع ومؤسساته الرسمية والمدنية، فإنها لا تسلم من بروز وظهور مشكلات اجتماعية

واقتصادية وتنظيمية مصاحبة لها بسبب برامجها المتجددة ومتطلباتها التنظيمية و التكيف الاجتماعي المطلوب من قبل أفراد المجتمع معها.

ولما كان فعل التنمية بارزا داخل المجتمع حيث تنمو مداخيل أفرادهم ومشاريعهم وأماكن عملهم وتنشط حركتهم وفعاليتهم اليومية وتزيد من تحركاتهم داخل المدينة والبلد، ليس هذا فحسب بل تزيد من وسائط التنقل من أجل إنجاز أعمالهم اليومية التي تتطلب السرعة في التنقل من مكان إلى آخر، ولعل من أبرز مظاهر التنمية الاقتصادية والاجتماعية عنصر النقل الذي بات مطلبا ضروريا لا يمكن الاستغناء عنه بأي حال من الأحوال انطلاقا من دوره الحيوي في تدوير عجلة التنمية، وقد عرفه سكوت جريير Scott Greer بأنه " دورة الأفراد والطاقة والبضائع والخدمات، يقوم بها فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية فضلا عن التكامل الحاصل في النشاط البشري في المكان من خلال تبادل المنتجات والأنشطة وتجميع وتوزيع الناس والطاقة والبضائع"، (معن العمر، 2006، ص122) وقد ساهم تعدد وسائل النقل مثل وسائط النقل العام والقطارات تحت الأنفاق وعلى سطح الأرض وسيارات النقل الخاص والحافلات والشاحنات وغيرها في تسهيل حياة أفراد المجتمع المدني على المستويات المعيشية والمهنية والصحية والتعليمية والتجارية والصناعية، ما يبرز الرابط القوي بين تقدم المجتمع والطلب على النقل، فبينما تكون حاجة المجتمعات المتخلفة إلى النقل في أضيق الحدود، نجد أن دولة مثل الولايات المتحدة تنفق ربع دخلها القومي على عنصر النقل بمختلف صوره، وتظهر إحصاءات النقل لبعض الدول أن حوالي (6%) من مجموع القوى العاملة توظف في مجال خدمات النقل المباشر، ومن البديهي أن ترتفع هذه النسبة إذا ما أضفنا أولئك الذين يستخدمون النقل بصورة غير مباشرة لقضاء حاجاتهم في الحياة اليومية المتجددة، وتقدر بعض الإحصاءات أن الذين يوظفون في مجال النقل بصورة مباشرة يتراوح بين خمس وسبع القوى العاملة في الدول المتقدمة، (سعد الدين ع شماوي، 1990، ص130) وحيث أن هناك علاقة بين تسهيلات وإمكانيات النقل المتاحة ومتوسط دخل الفرد، ممثلا في علاقة دخل الفرد بنصيبه من شبكة الطرق بالكيلومتر وكذا نصيبه من السيارات الخاصة، فشبكة النقل داخل المدن وخارجها تتناسب طرديا مع النسب السكانية وخدمات وطلب النقل، فعدد السيارات المسجلة عام (1995) تجاوزت (328) مليون مركبة منها (260) سيارة و(68) مليون ما بين شاحنة وحافلة نقل، (سعد الدين ع شماوي، 1990، ص131) في حين تشير بعض الإحصاءات الحديثة سنة (2006) أن نحو (800) مليون مركبة تجوب طرقات العالم ومثلها من الدرجات، (هاشم

المديني، 2006، ص96) وقد ارتفع مستوى ملكية السيارات الخاصة كدالة على التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي حققتها معظم دول العالم، ما انعكس على مستوى الدخل الفردي، وأصبح امتلاك السيارات الخاصة لا يعبر عن حاجة كمالية بسبب تسهيلات البيع وتوفر السلعة، فقد ارتفع معدل الملكية في الفترة المشار إليها آنفا بمعدل (43.5%) في بلدان أمريكا الشمالية والوسطى، ونحو (34.8%) وفي أوروبا و (19.7%) في باقي دول العالم (سعد الدين ع شماوي، 1990، ص131) وفي الجزائر بلغ مجموع المركبات نحو (6) مليون مركبة سنة (2006) مقارنة بسنة (1999) حيث كان العدد يشير إلى أقل من (3) ملايين مركبة (م.و.و.أ.ط، 2008، ص30) وكمثال عن دول الخليج التي يرتفع فيها مستوى دخل الأفراد، تشير بعض الإحصاءات أنه في الوقت الذي كان معدل ملكية السيارات في المملكة العربية السعودية لا يتجاوز سيارة واحدة لكل (48) شخصا سنة (1391هـ)، ارتفع هذا المعدل إلى سيارة واحدة لكل أربعة أشخاص سنة (1401هـ)، وبينما كان عدد السيارات سنة (1391هـ) يبلغ (44968) بلغ العدد (2069479) سيارة سنة (1400هـ)، أي أن العدد تضاعف (14) ضعفا في فترة (9) سنوات (عامر المطير، 2005، ص18) ويفسر ذلك بجملة من العوامل الموضوعية لعل أهمها ارتفاع أسعار النفط، مما ساعد على ارتفاع معدلات التنمية الاقتصادية صاحبه من ارتفاع في مستوى دخل الأفراد، (خالد الخليوي، 2005، ص184) فانطلاقا من هذا المثال التوضيحي تميل جل الدراسات إلى الربط بين زيادة المركبات والطلب على النقل وتعدد أزمة النقل في الاتجاه المقابل، فالتقدم الاجتماعي والاقتصادي كما سبق وأن أشرنا يؤدي لزيادة الطلب على النقل ومن ثم زيادة الطلب على ملكية سيارات خاصة لمقابلة تلك الاحتياجات المتزايدة للنقل، وزيادة عدد السيارات يؤدي بالتبعية إلى تعقد مشاكل المرور (ازدحام مروري، بطء الحركة وزيادة الحوادث) ومقابلة هذه المشكلة تكون عن طريق توفير تسهيلات أكثر لحركة المرور من خلال توسيع شبكة الطرقات، ووضع التنظيمات العلمية المناسبة لضبط حركة المرور، الأمر الذي يساهم في رفع كفاءة النقل وخفض التكلفة النسبية الناتجة علة تعقد حركة النقل، (سعد الدين ع شماوي، 1990، ص131) وتمضي المسألة ضمن سلسلة نوضحها بالشكل التالي:



2.4. التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في العالم:

لأن توجه الدراسة اجتماعي بالأساس فإن من الضروري التزام نهج يسمح بالاستفادة من معطيات هذا العنصر وتوظيفها ضمن عنصر التحليل، غير أن هذا لا ينفى العمل على استجلاء العناصر الضرورية التي تساعد على تشكيل تمثيل موضوعي من منظور اقتصادي للمشكلة المرورية إذا ما علمنا أن تناول التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية يشكل عنصر لا بد منه في كل دراسة تروم الشمولية والدقة على حد سواء، حيث يشير (علي الغامدي، 2000) في هذا الباب إلى أن البعد الاقتصادي للمشكلة المرورية كان نقطة البداية في معظم سياسات السلامة المرورية التي طرحتها وزارة النقل الأمريكية، وذلك بعد أن أصبحت حوادث المرور وما تخلفه من عواقب مالية تنافس المخصصات المالية التي تصرفها الولايات المتحدة الأمريكية على بعض الأمراض المزمنة المنتشرة داخل النسيج الاجتماعي الأمريكي وهو الأمر ذاته الذي تشير إليه منظمة الصحة العالمية والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (6) جدول يوضح تكاليف حوادث المرور مقارنة ببعض الأمراض المزمنة

ميزانية سنوية (مليون دولار/ سنة)	ميزانية الأبحاث العلمية (مليون دولار/ سنة)	
998	243	أمراض السرطان
624	297	أمراض القلب
512	165	حوادث الطرق

المصدر: (عبد الوهاب التحافي، 2000 "أ"، ص 140)

بالإضافة إلى هذا فإن تقدير التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور يحقق جملة من المآرب أهمها (اعتماد التحليلات الإحصائية المنبثقة عنها في جدولة مشاريع تحسين مستوى السلامة المرورية، إقناع صناع القرار بضرورة الاهتمام بمجال الدراسات المرورية عملا على تقليل أثارها الاقتصادية)، لذا تعمل معظم الدول على يد الجهات الوصية بتقدير الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، وقد تختلف طرق حسابها من دولة إلى أخرى إلا أنها تفق جميعا على العناصر التالية: (1). تكلفة تلف الملكيات العامة والخاصة 2. تكلفة إجراءات التأمين 3. تكلفة المصاريف الطبية 4. الفاقد من أجور العمل)، (علي الغامدي، 2000، ص158) وأكثر الطرق استخداما في تقدير التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور ينسب للولايات المتحدة الأمريكية اعتمادا على طريقتين هما (أسلوب المجلس الوطني لسلامة المرور (NSC) و أسلوب الإدارة الوطنية لسلامة المرور على الطرق (NHTSA).

ويتفق الأسلوبان في اشتراكهما في عناصر التكلفة المذكورة آنفا، لكنهما يختلفان في طريقة استخدام العناصر وتوزيع التكلفة بينهما، كما أن أسلوب الإدارة الوطنية لسلامة المرور على الطرق (NHTSA) يركز بشكل كبير على عنصر التكلفة الاجتماعية مما يجعل التكلفة النهائية ضعف ما تصل إليه طريقة المجلس الوطني لسلامة المرور، والجدول التالي يوضح الفروق بين الطريقتين :

جدول رقم (7) : تقديرات تكلفة الحوادث المرورية في أمريكا حسب الطريقتين

الطريقة	البند	التكلفة (دولار أمريكي)
طريقة) (NSC	حادث وفاة	170000
	حادث إصابة	6700
	حادث تلفيات	980
طريقة (NHTSA)	وفاة	278175
	إصابة حرجة	192240
	إصابة خطيرة تهدد الحياة	76955
	إصابة خطيرة لا تهدد الحياة	8085
	إصابة معتدلة	4350
	إصابة ثانوية	2190
	إصابة متوسطة	3185
	تلفيات فقط	520

المصدر : (علي الغامدي، 2000، ص 162)

بالإضافة إلى هذين الطريقتين ثمة أساليب عديدة تعتمد لحساب التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور أوردتها (راضي السيد، 2008) (طريقة الناتج الإجمالي، طريقة الناتج الصافي، طريقة التأمين على الحياة، حساب التكاليف الضمنية الداخلة في الناتج العام... الخ) وأكثر الطرق استخداما على الإطلاق بسبب بساطته هو النموذج البريطاني في حساب تكاليف الحوادث المرورية والجدول التالي أسلوبه في حساب التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور :

جدول رقم (8) تكاليف حوادث المرور حسب النموذج البريطاني

شدة الحادث	متوسط التكلفة لكل حادث	متوسط التكلفة لكل مصاب
وفاة	1042410	902500
إصابات بليغة	124610	102880
إصابات بسيطة	12430	7970
حادث تلفيات	1240 جنيه إسترليني	

المصدر : (راضي السيد 2008، ص131)

اعتمادا على هذا النموذج تشير الإحصاءات التي نشرها المعمل الوطني البريطاني لأبحاث الطرق إلى أن تكاليف الحوادث المرورية قد بلغت من (1 %) إلى (2 %) من الدخل القومي في معظم الدول الصناعية المتقدمة، في حيث تتراوح بين (2-5%) في الدول النامية بل وصل إلى حدود (7%) في أستراليا، (راضي السيد، 2008، ص133) وبلغ إجمالي هذه التكلفة في العالم نحو (100) مليار دولار سنويا منها (64) مليار في الولايات المتحدة الأمريكية وحدها، في حين أن الدراسة التي قامت بها وزارة النقل الأمريكية أشارت إلى الفاقد سنة (1980) نحو (57.2) مليار دولار، وأظهرت الإحصائيات الرسمية الأوروبية التي صدرت عام (2001) أن إيطاليا والتي تنخفض فيها حوادث المرور مقارنة ببقية الدول الأوروبية تكبدت خسائر فاقت (20) مليار دولار، صرفت نسبة كبيرة منها لأجل رعاية المصابين فقط في الحوادث المرورية، (عامر المطير، 2006، ص145) وتقدر بعض الدراسات أن التكاليف التي تدفعها الدول النامية لعلاج المصابين لا تتعدى (50%) مقارنة بما تنفقه الدول المتقدمة على نفس الفئة، (راضي السيد، 2008، ص125) ويشير (جمال عبد العال، 1997) إلى أنه بالنسبة للدول النامية فإن تكاليف حوادث المرور التي تقتطع من إجمالي الناتج القومي في هذه الدول (2-5%) وهي نسبة مرتفعة إذا ما قورنت بالوضع الاقتصادي المنخفض لهذه الدول، وتشير منظمة الصحة العالمية إلى أن الوضع يزداد سوءا في هذه الدول نظرا لقلة الإمكانيات

المخصصة في مجال البحوث المرورية، وعدم الأخذ بمعايير فعّالة تعمل على تقليل حجم المشكلة المرورية، وأن تقدير تكاليف الحوادث المرورية في العالم بلغ حوالي (428) بليون دولار سنويا نصيب دول آسيا والشرق الأوسط منها نحو (60) بليون دولار وأوروبا حوالي (77) بليون دولار وكوريا الشمالية نحو (4.3) مليار دولار وكوريا الجنوبية نحو (72) بليون دولار وماليزيا حوالي (600) مليون دولار، ويشير المدير الإقليمي لمكتب منظمة الصحة العالمية لإقليم شرق المتوسط أن حكومات دول شرق المتوسط تتكبد سنويا بسبب حوادث المرور نحو (518) بليون دولار وهو ما بين (1-2%) من إجمالي الناتج القومي وهو ما يعادل مجموع المساعدات الإنمائية التي تحصل عليها دول العالم مجتمعة، وقدّر البنك الدولي الخسائر التي تتكبدها دول إقليم شرق المتوسط بسبب حوادث المرور في العام (1999) نحو (7.5) بلايين دولار، ويشير تقرير الجمعية التونسية للوقاية من حوادث المرور أن خسائر حوادث المرور السنوية على الصعيد العالمي بلغ تقدر بنحو (500) مليار دولار سنويا وهو ما يعادل (1.3%) من الناتج الخام الوطني الخام في العالم. (عامر المطير، 2006، ص146)

3.4. حجم حوادث المرور في الوطن العربي وتكلفتها الاقتصادية:

تقدير التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر أمر غير يسير بالنظر إلى عدة عوامل لعل أهمها قلة المعطيات المفصلة التي تسمح ببناء هذا العنصر، لذا أثر الباحث واعتمادا على ما توفر من معطيات، تبيان التكلفة الاقتصادية للحوادث محليا من خلال عقد مقارنة بينها وبين التكلفة الاقتصادية الناتجة عن حوادث المرور المسجلة في الدول العربية، وذلك استنادا إلى الدراسة التي أعدها (عامر المطير، 2006) بالإضافة إلى جملة المصادر التي توفرت للباحث، حيث أشارت الدراسة التي أعدها (عبد الجليل السيف وآخرون، 1409هـ) إلى أن خسائر المملكة العربية السعودية تتجاوز سنويا (2135582676) ريالا أي ما يعادل (1581070) ريال يوميا، وتشير الإدارة العامة لسلامة المرور إلى أن المملكة تصرف سنويا نحو (20503600) ريال كفاقد إنتاجي مخصص للمعاقين جراء حوادث المرور، وتصرف نحو (102765500) ريال للعناية بالمصابين، وما يقارب (300000000) موجهة للعناية الطبية المستعجلة للمصابين في حوادث المرور، (عبد الجليل السيف وآخرون، 1409هـ، ص5) في حين تشير دراسة (عبد الله الصقر، 1418هـ، ص8) إلى أن معدل الفاقد اليومي المادي على طرق المملكة بسبب الحوادث يقدر بأكثر من (5) ملايين ريال سعودي، وأشار تقرير مؤسسة النقد السعودي في عام (1417هـ) أن الفاقد المادي بسبب حوادث المرور في المملكة يتجاوز (2.2%) من الناتج المحلي، وفي دراسة (جمال عبد العال، 1997) بلغت الخسائر المالية السنوية

في السعودية بسبب حوادث المرور نحو مليار دولار سنوياً، وأشار في دراسة أخرى (جمال عبد العال، 1418هـ) أن بحمل الخسائر السنوية بسبب حوادث الطرق في المملكة يبلغ نحو (2) مليار ريال وهو ما يعادل (2-3%) من إجمالي الناتج القومي، أما (عبد الرحيم الزهراني، 2004) فقد أشار إلى أن تكلفة حوادث المرور قد قدرت سنة (1420هـ) بنحو (42) مليار ريال موزعة كالتالي: (85%) قيمة تعويض الوفيات، (5%) قيمة التلفيات، (10%) قيمة الخسائر المصروفة للعناية بالمصابين، في حين أشار (محمد العناوسة، 2004) إلى أن التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في المملكة للأسباب المتعلقة بالمرحلة بلغت نحو (26.8) مليار ريال سنوياً.

وفي قطر تشير الدراسة التي أعدتها جامعة قطر عام (1986) حول حوادث المرور أن التكاليف المادية التي تخلفها حوادث المرور تتجاوز (18) مليون ريال قطري سنوياً، وأن مجموع الخسائر الاقتصادية بسبب حوادث المرور سنوياً تجاوز مبلغ (31) مليون ريال قطري، إضافة إلى (37) مليون ريال تدفع كدية شرعية لعائلات المتوفين وتكاليف الأجهزة الرسمية التي لها صلة بحوادث المرور كالتقضاء والشرطة وغيرها. (عامر المطير، 2006، ص151)

وفي مملكة البحرين أشارت التقارير إلى أن المملكة تنفق سنوياً نحو (17.8) مليون دينار وهو ما يعادل (76) مليون دولار أمريكي، وارتفعت التكلفة في عام (1996) إلى نحو (20) مليون دينار بحريني، (804) ألف دينار منها عبارة تكاليف إدارية لمواجهة حوادث المرور، (232) ألف دينار مخصصة لعلاج المصابين، وتدفع شركات التأمين نحو (315) ألف دينار بحريني كتعويضات عما ينتج من حوادث المرور. (عامر المطير، 2006، ص150)

أما في الإمارات فتشير الإحصائيات إلى أنه خلال (2002) وفي إمارة دبي فقط التي يبلغ فيها عدد السيارات (268000) فقد بلغ عدد حوادث المرور (1308) حادثاً خلفت أكثر من (2198) مصاباً و(185) متوفى بينما بلغ عدد الحوادث في إمارة أبو ظبي (3466) حادثاً خلفت ما يقارب (332) حالة وفاة وأكثر من (4839) مصاباً (راضي السيد، 2008، ص112) أما فيما يتعلق بحجم الخسائر الاقتصادية فقد تم رصدها في الجدول التالي:

الجدول رقم (9) تقدير الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور في الإمارات

السنة	التكلفة بالدرهم الإماراتي	النسبة المئوية للزيادة
1999	1545500	-
2000	754000	51.2-
2001	428000	43.2-

152.8	1082000	2002
131.9	2617000	2003

المصدر: (عامر المطير، 2006، ص150)

وفي الأردن تشكل الحوادث المرورية استنزافاً خطيراً للطاقت والموارد، وقد سجلت الإحصاءات عام (1995) وفاة نحو (495) شخصا وإصابة (13184) في أكثر من (28980) حادثاً وأدت إلى خسائر تعدت قيمتها (70) مليون دينار أردني، (راضي السيد، 2008، ص113) بينما أشارت إحدى الدراسات إلى أن حوادث المرور أدت سنة (1995) إلى خسائر فاقت (100) مليون دينار أردني، (يوسف عبده، 1997، ص102) وفي عام (1997) تبين أن تكلفة الحادث المروري الواحد بلغت (3215) دينار أردني وهو ما يعادل (4590) دولار أمريكي، وأن التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور قد زادت عن (100) مليون دينار أردني أي ما يعادل (114) مليون دولار أي ما يعادل (2%) من الناتج المحلي الوطني. (عامر المطير، 2006، ص151)

وفي العام (1979) تسببت حوادث الطرق بالعراق في خسائر بلغ مجموعها (38589403) ديناراً عراقياً مقسمة على النحو التالي: خسارة الوفيات بلغت (23652803) ديناراً والخسائر المتعلقة بالتكفل بالمصابين بلغت (11575600) ديناراً الخسائر في الممتلكات (3361000)، بينما تشير الإحصائيات في المملكة المغربية إلى أن حوادث المرور قد خلفت (3878) قتيلاً سنة (2003)، وهو ضعف عدد ضحايا حوادث المرور في فرنسا (13) مرة كما أن نصف عدد المعاقين في المغرب والذين يبلغ عددهم أكثر من (2) مليون معاق هم من ضحايا حوادث الطرق، وأن التكلفة الاقتصادية للحوادث في المغرب تزيد عن (11) مليار درهم سنوياً، وفي أحدث التقارير التي نشرتها شركات التأمين تبين أن تعويضات حوادث المرور تشكل ما نسبته (46.69%) من مجموع التعويضات التي تقدمها الشركات، وهو ما يعادل (3.29) مليون درهم. (راضي السيد، 2008، ص111) وفي الجزائر كلّفت حوادث المرور خلال سنة (2004) الدولة نحو (400) مليون دولار أمريكي، بينما استقبلت المستشفيات خلال سنة (2003) أكثر من (128) ألف مصاب وما يتبع ذلك من خسائر مالية بسبب التكاليف العلاجية التي تتحمل الدولة نسبة كبيرة منها، وتوفي أكثر (1614) مصاب في المستشفيات، وتحتل الجزائر المرتبة الرابعة عربياً من حيث الخسائر المسجلة بسبب حوادث المرور. (عامر المطير، 2006، ص152)، بينما بلغت الخسائر في ليبيا سنة (1995) نحو (28) مليون دولار أمريكي، وخلال الفترة بين (1994) و(2003) بلغت قيمة الأضرار الناتجة عن

حوادث المرور (116410513) دينار ليبي، أي أن المتوسط السنوي بلغ حوالي (11.64) مليون دينار ليبي، وفي مصر أشارت دراسة (عمرو مجموع، 2005) إلى أن التكلفة الاقتصادية بسبب حوادث المرور قد بلغت نحو (60) مليون جنية مصري وتقدر الخسائر السنوية بنحو (3) مليار دولار، بينما في السودان بلغت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور (13156560) دينار سوداني. (عامر المطير، 2006، ص153)، وفي تونس أشارت حصيلة إحصاءات المرور سنة (2003) إلى أن عدد الحوادث قد بلغ (115444) حادثاً راح ضحيتها أكثر من (1606) قتيل وعدد الجرحى (15689)، أما من الناحية الاقتصادية فقد كلفت حوادث المرور الخزينة التونسية نحو (288603650) جنية إسترليني. (عامر المطير، 2006، ص152)

ويوضح الجدول التالي التكلفة الاقتصادية السنوية المترتبة عن حوادث المرور في الدول العربية بالعملة المحلية وما يقابلها بالدولار الأمريكي:

جدول رقم (10) التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في الوطن العربي بالعملة المحلية وما يقابلها بالدولار

الدولة	التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور بالعملة المحلية	التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور بالدولار	الترتيب
الإمارات	2617000	712208	10
البحرين	20000000	53046023	7
السعودية	91000000000	16227720140	1
قطر	86000000	187043975	8
الكويت	100000000	342644320	5
العراق	38589403	31824	12
الأردن	168000000	240893855	6
مصر	5000000000	964352221	3
السودان	13156560	55895	11
ليبيا	11640000	1120958	9
الجزائر	27200000000	400000000	4
المغرب	11000000000	1495344507	2
المجموع	/	19744626926	/

المصدر: (عامر المطير، 2006، ص153)

وتكشف الأرقام التي تم عرضها في الجدول أن الجزائر تحتل مرتبة متقدمة (الرابعة) من بين الدول العربية من حيث حجم الخسائر الناتجة عن حوادث المرور، وتشير البيانات ذاتها إلى أن السعودية هي أكثر الدول العربية تضرراً من الخسائر التي تخلفها حوادث المرور، وقد أشرنا آنفاً إلى أن خسائر المملكة تتجاوز (1.5) مليار دولار سنوياً، بينما تحتل المغرب المرتبة الثانية ومن خلفها

مباشرة مصر بتكلفة قاربت (965) مليون دولار، ولأن الجدول اعتمد على إحصائيات تراوحت بين القديم والحديث حيث تتجاوز بعضها (20) عاما فقد عمد (عامر المطير، 2006) إلى حساب التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في الوطن العربي استنادا إلى النموذج البريطاني في تقدير التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور والذي تستخدم فيه المعطيات التالية: (علي الغامدي، 2000، ص164)

- متوسط تقدير تكلفة الحادث المروري الواحد سواء نتج عنه تلفيات في الممتلكات أو إصابات أو وفيات $= (1042410 + 12461 + 12430 + 1240) \div 4 = 5295172$ جنيه إسترليني

- متوسط تقدير تكلفة الإصابة الواحدة مهما كان نوعها $= (102880 + 7970) \div 2 = 55325$ جنيه إسترليني.

- تقدير تكلفة الوفاة الواحدة $= 902500$ جنيه إسترليني مع ملاحظة أننا أشرنا إليها آنفا وهي أن تكاليف التي تقدمها الدول العربية لا تتعدى (50%) مما تقدمه الدول الصناعية لذا سيتم حساب نصف تلك القيمة لتحديد التكلفة التي تتحملها الدول العربية بسبب حوادث المرور، وبناء على ذلك تحصلنا على الجدول التالي :

جدول رقم (11) يوضح التكلفة الاقتصادية للدول العربي بالجنيه الإسترليني

الدولة	تكلفة الحوادث	تكلفة المصابين	تكلفة المتوفين	التكلفة الإجمالية بالجنيه	الترتيب
الإمارات	127691624	29386335	39394125	196472084	14
البحرين	558540163	7681905	2842875	569064943	6
السعودية	3303216413	78625905	1877651125	3569607443	1
عمان	150493699	18664369	26082259	195240318	13
قطر	1011703744	3929633	5144250	1020777626	2
الكويت	555662231	6157718	14214275	576034324	7
سوريا	210074268	22929333	73417625	306151216	10
لبنان	31675221	8884628	15071750	55613628	16
العراق	114512171	17816366	69447375	201775913	15
الأردن	780923125	48167096	34204750	863294971	3
مصر	383724250	63738750	270750000	718213000	8
السودان	362265209	19986255	159065620	541317089	9
ليبيا	160795219	27803951	72109750	260708921	12
تونس	170373567	43503083	74727000	288603650	11
الجزائر	589016724	150592469	173866625	913475845	5
المغرب	769470432	225482756	169715125	1164668313	4
المجموع	9280120090	773350569	1387548625	11341019284	

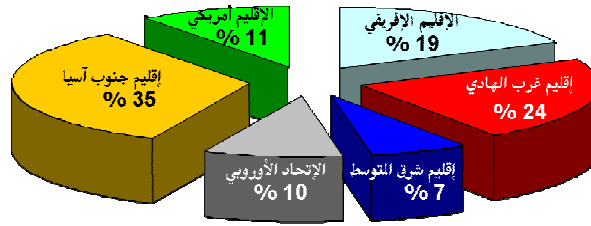
المصدر: (عامر المطير، 2006، ص163) بتصرف من الباحث.

ونستنتج من خلال معطيات هذا الجدول أنه بناء على متوسط التكلفة المحسوب وفق النموذج البريطاني في تقدير التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية، وما ينتج عنها من إصابات ووفيات وتلفيات فإن المملكة العربية السعودية تحتل المرتبة الأولى، حيث بلغ ما تفقده المملكة العربية السعودية سنويا بسبب الحوادث المرورية وهو ما يقارب (3.6) مليار جنيه إسترليني، وفيما يتعلق بالتكلفة التي تتكبدها الجزائر بفعل حوادث المرور فإن المعطيات الرقمية في الجدول تشير إلى أن الجزائر تتبوأ المرتبة الرابعة عربيا من حيث حجم الخسائر، غير أن المعطيات هذه قد تخفي الحجم الحقيقي لهذه المشكلة بالنسبة لعدد السكان وعدد المركبات التي تجوب الطرقات فضلا عن المدى العمري للوفيات، بما أنها ترسم ملامح الخسائر الاقتصادية إذا كان معظم ضحايا حوادث المرور هم من الفئة العمرية المنتجة لذا كان لزاما علينا أن نحدد ونعمل أفراد عنصر يهتم بالمشكلة المرورية في بلادنا من منظور إحصائي يعنى بعرض المشكلة المرورية وفق معايير تهتم بالمتغيرات ذات العلاقة حتى تكتمل الصورة عند الباحث قبل الولوج إلى الجزء الميداني وهو ما تتناوله صفحات العنصر التالي من هذه الدراسة.

خامسا: حجم وواقع المشكلة المرورية في الجزائر

أصبحت حوادث المرور وما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية من أبرز المشكلات التي تعيق تطور المجتمعات، وتبرز هذه المشكلة بشكل ملموس وحاد في البلدان النامية، ورغم تباين عدد السيارات مقارنة بعدد السكان بين المجتمعات الصناعية والنامية فإن الدراسات تشير إلى أن الدول الصناعية المتقدمة تمتلك حوالي (80%) من إجمالي عدد السيارات في العالم ويقع فيها أقل من (40%) من قتلى حوادث السيارات، بينما تمتلك الدول النامية حوالي (20%) من السيارات في العالم ويقع فيها أكثر من (60%) من قتلى حوادث المرور (راضي السيد، 2008، ص107) في هذا الجانب يشير معمل أبحاث الطرق البريطاني إلى أن معدلات الوفيات في الدول النامية بالمقارنة بعدد السيارات تصل إلى ثلاثين ضعفا للمعدلات السائدة في الدول الأوربية، ومع ذلك فالدول النامية ليس لديها الاهتمام الكافي بمسببات ونتائج حوادث المرور بينما تبدي الدول الصناعية المتقدمة اهتماما بالغا بالمشكلة، ويوضح الشكل التالي نسب حوادث المرور حسب توزيع الأقاليم المعتمد من منظمة الصحة العالمية.

شكل رقم (9) توزيع نسب حوادث المرور في مختلف الأقاليم العالمية



المصدر: (محسن العجمي، 2006، ص11)

ويظهر الشكل أن نسبة حوادث المرور في قارتي إفريقيا وآسيا تزيد عن (50%) من مجموع حوادث المرور في العالم، من جهة أخرى يشير Joseph Tessmer (1999) من الإدارة القومية للسلامة على الطرق في و.م. الأمريكية في دراسته التي جاءت بعنوان "مقارنة إحصائيات حوادث المرور العالمية" إلى أن معرفة مستوى السلامة في الولايات المتحدة الأمريكية يتضح كثيرا بعد مقارنتها بإحصائيات حوادث المرور الخاصة بالدول المتقدمة في مجال سلامة المرور مثل أول أوروبا الغربية واليابان وكندا، ضمن نفس السياق يشير Homburger Wolfgang (1999) في دراسة بعنوان "أسس هندسة حركة المرور" على أهمية المقارنة بين إحصائيات الدول وفق مؤشرات سلامة المرور الزمنية المكانية والتركيز على تلك المتعلقة بخصائص السائقين المتورطين في حوادث المرور. (عامر المطير، 2005، ص9)

استنادا على الأساس المتقدم عمد الباحث إلى بناء هذا العنصر من أجل توفير الأرضية اللازمة من أجل عقد المقارنة بين مستوى السلامة المرورية في الجزائر وغيرها من الدول في هذا المبحث الهام، وتحديد مكامن الخلل في المنظومة المرورية المحلية من تحليل مكاني وآخر زمني دون إغفال المتغيرات الديموغرافية للوفيات والمصابين في حوادث المرور، ومن شأن ذلك أن يساهم في رسم صورة متكاملة نسعى إلى تشكيلها تمهيدا لبلوغ نتائج ميدانية مدعمة بحقائق وأرقام مستقاة من واقعنا المروري، وتنبع أهمية هذا العنصر من العناية التي توليها الدول المتقدمة لعملية تحليل حوادث المرور، فهي أشبه ما تكون بعملية تشخيص للداء (حوادث المرور)، وذلك من خلال جمع البيانات وفرزها وتلخيصها في أرقام وأشكال تقود المحلل في البحث المروري إلى استنتاجات تساعد في اتخاذ قرارات متعلقة بالسلامة المرورية، ومع التطور المذهل في تقنية المعلومات وانتشار استخدام الحاسب الآلي فإن كثيرا من الدول المتقدمة تمتلك أنظمة آلية لتحليل الحوادث، إذ تحفظ بيانات

الحوادث بعد جمعها وترميزها في ملفات بواسطة برامج حاسب آلي صممت لهذا الغرض، حيث يمكن ربط هذه البيانات ببيانات أخرى مرتبطة بالتصميم الهندسي للطريق والحركة المرورية في مواقع تلك الحوادث، هذا الربط الآلي بين البيانات يساعد المحلل في دراسة علاقة المتغيرات بعضها ببعض، مثل علاقة نوع الحادث بمكان وقوعه، أو علاقة جنس وسن السائق بنوع الحادث وأسبابه وهكذا، (علي الغامدي، ب ت، ص 266) ويلخص كل (هاشم المدني، 2006) و (علي الغامدي، ب ت) الأهمية العلمية لعملية تحليل حوادث المرور في النقاط التالية:

- معرفة حجم المشكلة ومقارنتها بالدول المتقدمة في مجال السلامة المرورية، استنادا إلى مقارنة تراعي معدل الوفيات والإصابات لكل مائة ألف ساكن وعشرة آلاف مركبة مسجلة.
- معرفة الفئات العمرية الأكثر عرضة للخطر كالأطفال وكبار السن والمشاة والسائقين.
- الاستقراء المستقبلي لحجم الحوادث المتوقعة مما يتيح للإدارات والمؤسسات المعنية توفير الاحتياجات المختلفة اللازمة كالمستشفيات والأطباء واحتياجات الطوارئ والمستلزمات القضائية وغيرها. (هاشم المدني، 2006، ص 34).

- دراسة جدوى البرامج والمشاريع المرورية المطبقة للحد من الحوادث كفعالية أجهزة التصوير الخاصة بالسرعة وكفاءة الإصلاحات التي أجريت على مستوى التقاطعات.
- تقييم تفصيلي للمواقع التي تكثر فيها حوادث المرور للتعرف على أسباب ذلك.
- بناء مؤشرات إحصائية لإعطاء تصور واضح عن أنماط الحوادث والأسباب المشتركة لوقوعها، ويؤدي ذلك دوراً أساسياً في التخطيط المستقبلي في مواجهة مشكلة الحوادث المرورية.
- بناء أساليب تساعد في اكتشاف المواقع الخطيرة قبل وقوع الحوادث فيها. كشف مسببات الحوادث للاستفادة منها في تصميم برامج التوعية وتحسين اختبارات الحصول على رخصة السياقة. (علي الغامدي، ب ت، ص 267)

غير أن المطلب الرئيسي في نظام تحليل حوادث المرور وتشخيص الواقع المروري يتركز على تسجيل حوادث المرور بدقة، وجمع بيانات ومعلومات تلك الحوادث بشكل يتيح استخدامها بيسر، وهو ما لا تتيحه الدراسات التحليلية التي يعدّها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات بشكل يسمح بالوصول إلى البناء العلمي الذي يرومه الباحث، لذا اعتمد هذا البناء التحليلي على محاولة اجتهادية من الباحث استنادا إلى ما توفر من بيانات لتشكيل الأرضية المناسبة نحو بلوغ ما تم الإشارة إليه آنفا، فعند استقراء نتائج التقارير التي تعكف على نشرها منظمة الصحة

العالمية عن أسباب الوفاة في مختلف أنحاء العالم، يتبادر حيناً إلى الأذهان الاعتقاد بأن مشكلة حوادث المرور أضحت تنافس الأمراض والأوبئة كسبب رئيس للوفاة، وتزداد المشكلة تعقيداً مع ارتفاع عدد السكان في العالم وتوسع شبكة الطرقات، وزيادة إنتاج السيارات بمختلف الأشكال والأنواع، وأصبحت السيارة مع ما تقدمه من فوائد جمة تيسر حاجات الأفراد سلاحاً ذا حدين تؤدي في شقها السلبي بحياة الآلاف من البشر أغلبهم في سن الشباب، كما أن حوادث المرور هي السبب الرئيس لوفاة الأفراد من الفئة العمرية (5-35) عاماً والسبب التاسع في أسباب الوفاة في جميع الفئات العمرية، ويوضح الجدول التالي عدد الوفيات التي تسببها حوادث المرور مقارنة بغيرها من أسباب الوفاة. (علي الغامدي، ب ت، ص 45)

جدول رقم (12) يوضح عدد الوفيات بسبب حوادث المرور مقارنة ببقية أسباب الوفاة

نوع الحادث والوفاة	سنة 1999	النسبة	سنة 2000	النسبة	سنة 2001	النسبة
الوفيات في العالم	55.695.000	% 100	55.694.000	% 100	56.554.000	% 100
الوفيات من الإصابات	5.101.000	% 9.1	5.062.000	% 9.1	5.103.000	% 9
حوادث المرور	1.240.000	% 2.2	1.260.000	% 2.3	1.493.000	% 2.3
حوادث التسمم	257.000	% 0.5	315.000	% 0.6	343.000	% 0.6
حوادث السطو	347.000	% 0.6	283.000	% 0.5	385.000	% 0.7
حوادث الغرق والحريق	596.000	% 1.2	650.000	% 1.4	652.000	% 1.4
الانتحار	893.000	% 1.6	815.000	% 1.5	849.000	% 1.55
القتل والعنف	527.000	% 0.9	520.000	% 0.9	510.000	% 0.9
الحروب	269.000	% 0.5	310.000	% 0.6	230.000	% 0.4

المصدر: (خالد الخليوي، 2005، ص 189)

وتوضح الأرقام المدرجة في الجدول حجم الوفيات التي تسببها حوادث المرور، وهي الأرقام التي جعلت منها واحدة من الأسباب العشرة الرئيسية للوفاة في العالم، وفي الولايات المتحدة يراوح ترتيبها كسبب رئيس للوفاة بين الخامس إلى الثامن في جميع الفئات العمرية والسبب الرئيس الأول للوفاة في الفئة العمرية أقل من (33) سنة، واستناداً إلى التقارير الإحصائية التي تعدّها سنوياً إدارة النقل في الولايات المتحدة الأمريكية فإن عدد الوفيات جراء حوادث المرور في ازدياد سنة تلو الأخرى، وهو ما تبرزه المقارنة في عدد الوفيات بين سنتي (2000) و(2003)، حيث ارتفع عدد الوفيات من (41821) حالة وفاة سنة (2000) إلى ما يربو عن (44000) حالة وفاة سنة (2003)، بمعدل وفاة كل (12-13) دقيقة بسبب الحوادث التي تجاوز عددها ستة ملايين حادث مروري خلال سنة (2003)، (خالد الخليوي، 2005، 191) ولأن معدل الوفيات والإصابات بسبب

حوادث المرور في الجزائر لا يربو (11) قتيلا و(168) جريحا يوميا،(م.و.و.أ.ط،2008، ص73) فلا يسعنا القول بأن الجزائر أفضل حالا من الولايات المتحدة الأمريكية لأن الأمر يتعلق بعوامل يحددها عدد السكان والمركبات و هو ما توضحه البيانات المدرجة في الجدول التالي:

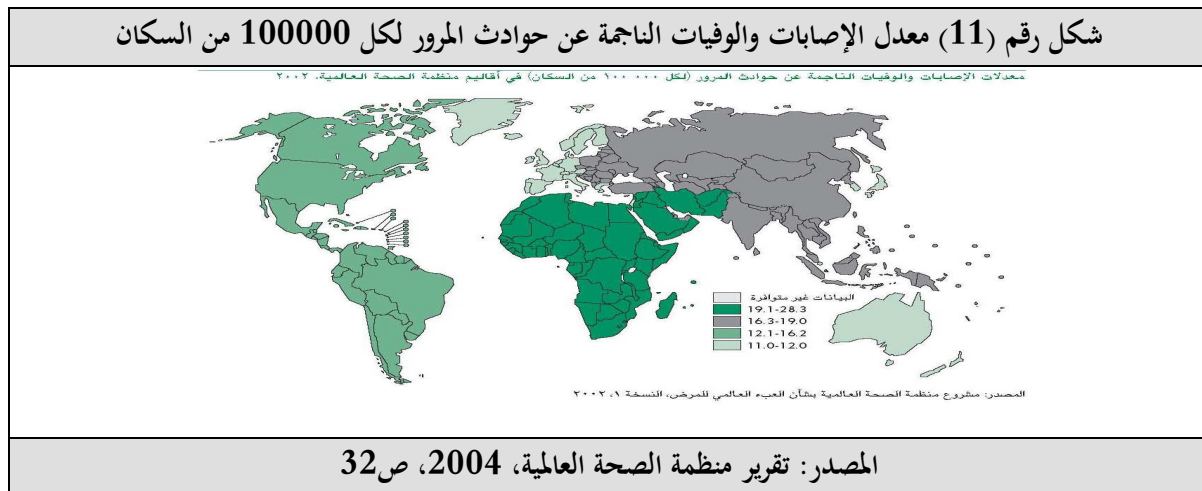
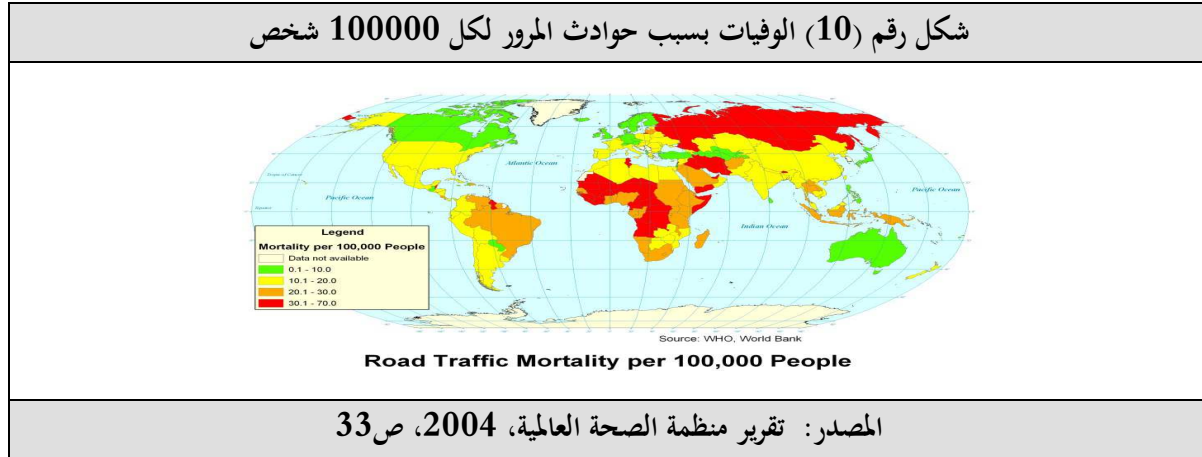
جدول رقم(13) معدل الوفيات لكل 100000 ساكن و10000 مركبة في بعض الدول المختارة

الدولة	الوفيات لكل 100 ألف من السكان	الدولة	الوفيات لكل 10 آلاف مركبة
بريطانيا	5.9	أيرلندا	1.0
السويد	6.5	بريطانيا	1.2
هولندا	6.6	النرويج	1.2
النرويج	6.8	اليابان	1.2
فنلندا	7.3	السويد	1.3
اليابان	8.2	سويسرا	1.3
سويسرا	8.2	هولندا	1.4
ألمانيا	8.9	فنلندا	1.6
الدنمارك	9.1	ألمانيا	1.6
البحرين	9.8	أمريكا	2.0
المغرب	10.0	الدنمارك	2.2
النمسا	11.8	فرنسا	2.4
فرنسا	13.4	إسبانيا	2.7
نيوزلندا	13.4	البحرين	2.9
بلجيكا	14.0	التشيك	3.1
أمريكا	15.3	تركيا	6.8
الكويت	18.0	السعودية	14.0
البرتغال	19.1	الأردن	19.0
كوريا	23.2	سيريلنكا	24.0
الإمارات	23.9	سوريا	25.7
عمان	24.0	قبرص	36.0
السعودية	32.8	بنجلادش	44.0

المصدر: (هاشم المدني،2006،ص26)

وقد تضمن الجدول أرقاما حول عدد الوفيات استنادا إلى عدد السكان المحدد ب (100000) وعدد المركبات المحدد ب (10000)، وتظهر الأرقام حجم الاستنزاف من الفاقد في الموارد البشرية، كما تبرز ارتفاع معدل الوفيات في الدول النامية مقارنة بالدول المتقدمة خاصة

الاسكندنافية منها، والتي تولي عناية خاصة ببرامج السلامة المرورية قصد التقليل من آثارها في استنزاف الأفراد، ويمكن توضيح محتوى الجدول السابق بالشكلين التاليين:



و إجمال القول في هذا العنصر وحجم خطورة حوادث المرور في مختلف دول العالم يمكن تلخيصه في الإطار التالي استنادا للمعطيات الإحصائية التي قدمتها منظمة الصحة العالمية والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات:

على المستوى الوطني (م.و.و.أ.ط، 2008، ص74)	على المستوى العالمي (محسن العجمي، 2006، ص11)
11 قتيلا و168 مصابا في 107 حادث مرور يوميا، و 11 قتيلا في كل 100 حادث. بالإضافة إلى 157 مصابا في كل 100 حادث. / 1747 مصابا لكل مليون ساكن. 119 قتيلا في كل مليون ساكن. / 803 قتيلا لكل مليون مركبة. 11758 مصابا لكل مليون مركبة. / 7502 حادث لكل 100000.	بلغ معدل القتلى لكل 100000 نحو (19) فردا، بمعدل (12.6) في البلدان ذات الدخل المرتفع، و(20.2) في البلدان ذات الدخل المنخفض أو المتوسط، يتكبد إقليم شرق المتوسط الذي يقطنه (492) مليون نسمة (7%) من مجموع القتلى في العالم، فيما تبلغ نسبة الإقليم الأوروبي الذي يقطنه (874) مليون نسمة (10%)، ويبلغ عدد قتلى حوادث المرور في العالم 1800000 شخص سنويا.

وعدد الجرحى ما بين (20 و50) مليون إصابة أسفرت عن (5) ملايين حالة عجز دائمة، وبحلول سنة (2020) سيرتفع عدد المصابين بنحو (60%) وعدد الوفيات إلى نحو (3.2) مليون (90%) منهم في الدول الفقيرة وارتقاء حوادث المرور إلى المرتبة الثالثة عالميا كسبب رئيس للوفاة.

ويلخص الجدول التالي سيرورة وأرقام حوادث المرور منذ سنة (1970) إلى غاية (2001):

جدول رقم (14) معطيات عن مستوى السلامة المرورية في الجزائر منذ سنة 1970 إلى غاية سنة 2001

السنة	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى	عدد المركبات
1970	24437	1374	27430	335600
1971	24163	1484	20072	344300
1972	23619	1601	21883	367200
1973	25714	2106	23423	396702
1974	28444	2313	24618	439200
1975	29484	2579	31071	498701
1976	31424	2862	27530	532409
1977	31111	3061	27860	605836
1978	32616	3046	30143	678179
1979	32335	3114	30118	746900
1980	33275	2967	31928	816376
1981	36428	3216	35616	852000
1982	27742	3134	35347	919185
1983	29154	3315	35596	1038186
1984	29497	3628	36612	1130221
1985	35308	4134	37936	1335364
1986	34899	3948	38548	1606601
1987	34292	3699	38002	1819241
1988	33186	3473	37937	1928317
1989	31372	3241	36565	2037058
1990	29673	3410	36955	2142203
1991	27585	3218	35702	2242203
1992	27550	3654	34726	2355364
1993	24842	3673	32689	2451601
1994	20141	4022	26198	2549241
1995	20127	3621	26768	2644223
1996	24052	3457	32227	2742306
1997	25982	3526	34429	2786257

2818681	38135	3554	28804	1998
2886064	43765	3885	31639	1999
2947517	51494	4025	35762	2000
/	54624	3768	38393	2001

المصدر: (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات (م.و.ا.ط)، نقلا عن <http://www.cnpsr.org.dz>)

عند محاولة استنتاج الأرقام المدرجة في الجدول يتضح وبشكل جلي التطور الذي عرفه قطاع النقل في الجزائر إنطلاقا من العدد المتزايد في عدد المركبات بما في ذلك الخاصة والعامة ومركبات النقل الجماعي والذي بلغ مع نهاية عام (2006) نحو (5.2) ملايين مركبة بمعدل قارب مركبة لكل ستة أشخاص، ويعزى هذا النمو السريع في الحظيرة الوطنية للمركبات إلى عامل الدخل الوطني الذي شهد ارتفاعا كبيرا، حيث يشير الديوان الوطني للإحصائيات أن الدخل الوطني في سنة (1974) كان يقدر ب(44293.9) مليون دينار ليصل سنة (2001) إلى (3465074.9) مليون دينار، بالإضافة إلى التسهيلات التي شهدتها سوق السيارات في السنوات الأخيرة وهي كلها عوامل أدت إلى زيادة حركة السير على الطرقات، وكان من المنطقي أن تسجل زيادة مطردة في عدد حوادث المرور، وتبرز البيانات المدرجة في الجدول النمط التصاعدي في عدد حوادث المرور إذا ما استثنينا سنوات التسعينات، وهي الفترة التي ارتبطت بتراجع عامل أمن الطرقات ليس بسبب الحوادث ولكن بسبب الأعمال الإرهابية التي شهدتها أغلب الطرق الوطنية والولائية، لدرجة أن أغلب الأشخاص أصبح يخشى التنقل على الوجه الخصوص ليلا بين الولايات ومناطق الوطن، ومع استتباب الأمن وازدياد معدل حركة السير عاود معدل حوادث المرور تصاعده التدريجي حتى بلغ عدد الحوادث خلال عام (2001) نحو (38393) حادث مروريا، وهو الرقم الذي شهد ارتفاعا خلال سنة (2006) ليلعب (40885) حادثا مروريا خلفت أكثر من (61139) مصابا وأكثر من (4177) حالة وفاة، وهو ما يقودنا إلى الربط بين عدد السكان وعدد حوادث المرور، والذي يشكل هو الآخر معدلا مرجعيا للحكم على مستوى السلامة المرورية على الطرقات، وفي هذا الصدد يشير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات إلى أن عدد السكان في الجزائر تزايد بشكل لافت مقارنة بسنوات السبعينات والثمانينيات، وهو ما انعكس على معدل حوادث المرور الذي بلغ سنة (2006) أكثر من (1210) حادثا لكل مليون نسمة، وأكثر ما يلفت انتباه القارئ في ثنايا هذه الأرقام عدد القتلى، فمن خلال المقارنة بين سنتي (1970) وسنة (2000) يتضح معدل الزيادة بنحو ثلاثة أضعاف، واستنادا إلى المعطى ذاته تشير الإحصائيات

الحديثة الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات (م.و.و.أ.ط) إلى أن عدد القتلى سنة (2007) بلغ نحو (4177) قتيلا، صنفوا حسب المنطقة إلى (709) قتيلا في المنطقة الحضرية و(3468) في المنطقة الريفية، أي ما نسبته (83.03%)، وعند مقارنة عدد القتلى بسبب حوادث المرور سنة (2007) مع نظيره عام (2006) يتضح أن ثمة زيادة بمعدل (1.38%) أي نحو (57) حالة وفاة، وقد بلغ عدد حوادث المرور خلال سنة (2007) على المستوى الوطني (39010) حادثا منها (16368) في المناطق الحضرية و(22042) حادثا في المناطق الريفية بأهمية نسبية بلغت (56.5%) خلفت في مجملها (61139) جريحا و(4177) قتيلا، كما تشير المعطيات لإحصائية أن الثلاثي الثالث (شهر جويلية، أوت، سبتمبر) من السنة شهد أكبر عدد من الحوادث حيث تم تسجيل (11311) حادث مروريا، ولعل ذلك يرتبط بالحركة المتزايدة خلال موسم الاصطياف والدخول الاجتماعي حيث تكثر التنقلات من وإلى المناطق الساحلية يؤدي بدوره إلى الازدحام والاختناق المروري، ويبقى شهر أوت من أكثر شهور السنة تسجيلا لحوادث المرور، حيث بلغ مجموع الحوادث في هذا الشهر نحو (4043) حادث بنسبة تقدر بأكثر (12.36%) من مجموع الحوادث المسجلة، أما عن العلاقة بين أيام الأسبوع ومؤشر الحوادث فيمكن إبرازها من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (15) جدول توزيع حوادث المرور خلال أيام الأسبوع

عدد الحوادث	السبت	الأحد	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس	الجمعة
6005	6129	7551	6122	6242	5694	3067	
15.39%	15.71%	14.74%	15.69%	16.00%	14.60%	7.86%	

المصدر: (م.و.و.أ.ط، 2008، ص 24)

وهو ما يبرز أن أكبر عدد من الحوادث يقع يوم الأربعاء، بينما يوم الجمعة الأقل تسجيلا لحوادث المرور، وهو ما يمكن تفسيره بعاملتي نهاية وعطلة الأسبوع على التوالي، أما عن مؤشر عدد المصابين في حوادث المرور خلال سنة (2007) على المستوى الوطني فقد بلغ عددهم نحو (61139) جريحا منهم (19440) جريحا في المناطق الحضرية بأهمية نسبية بلغت (31.80%) بمعنى أن طرقاتنا تتسبب في (7) جرحى في كل ساعة وهي النسبة التي ارتفعت مقارنة بالسنة التي سبقتها بزيادة نحو (1019) جريحا، ولأن الثلاثي الثالث هو الأكثر تسجيلا لحوادث المرور كان من المنطقي أن يكون أيضا الأكثر تسجيلا لعدد المصابين حيث بلغ مجموع المصابين خلال هذا الثلاثي نحو

(18752) جريحا بزيادة نسبية مقارنة سنة (2006) قدرت بنحو (1.97%)، أما عن العلاقة بين الشهور وعدد المصابين فيمكن رصده في الجدول.

جدول رقم (16) توزيع عدد الحوادث والمصابين والوفيات حسب الشهور

الشهر	عدد الحوادث	النسبة	عدد المصابين	النسبة	عدد الوفيات	النسبة
جانفي	2954	%7.57	4477	%7.32	319	%7.64
فيفري	2583	%6.62	3618	%5.92	258	%6.18
مارس	2853	%7.31	4423	%7.23	284	%6.80
الثلاثي الأول	8390	%21.51	12518	%20.47	816	%20.61
أفريل	2820	%7.23	4425	%6.91	282	%6.75
ماي	3253	%8.34	4919	%8.05	309	%7.40
جوان	3515	%9.01	5584	%9.13	383	%9.17
الثلاثي الثاني	9586	%24.57	14728	%24.29	974	%23.32
جويلية	3901	%10.00	6457	%10.56	385	%9.22
أوت	4043	%10.36	6811	%11.14	473	%11.47
سبتمبر	3367	%8.63	5304	%8.68	380	%9.10
الثلاثي الثالث	11311	%29.00	18752	%30.38	1244	%29.78
أكتوبر	3720	%9.54	5845	%9.56	367	%8.79
نوفمبر	3002	%7.70	4618	%7.55	338	%8.09
ديسمبر	3001	%7.69	4858	%7.95	393	%9.41
الثلاثي الرابع	9723	%24.92	15321	%25.06	1098	%26.29

المصدر: (م.و.أ.ط، 2008، ص، 47، 30، 11)

وعند النظر إلى عدد المصابين بسبب حوادث المرور يتبادر إلى الذهن حيناً حجم الخسائر التي تتكبدها الدولة في صورة مصاريف العلاج والإقامة في المستشفى وانشغال الأطقم العاملة فيها بهؤلاء المصابين، وهو ما يساهم في تعطيل وتيرة النمو فضلاً عن الإصابات والإعاقات التي تلحق بهؤلاء المصابين، ذلك أن أغلب حوادث المرور تفرز إصابات مستديمة تشكل عبئاً إضافياً على المصاب والمجتمع على حد سواء، وعند التأمل في فئات المصابين تطالعنا الإحصاءات بأنه من مجموع (41699) مصاباً بلغ عدد المصابين المشاة (1097) ومن فئة السائقين بلغ عدد المصابين (11753) مصاباً، والأكثر عرضة للإصابات هم من فئة الركاب حيث بلغ عددهم نحو (28849) مصاباً، والأكثر إيلا ما في حوادث المرور هو مؤشر عدد الوفيات في حوادث المرور، حيث تشير المعطيات التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات إلى أن عدد الوفيات بلغ سنة (2007) نحو (4177) قتيلاً (3468) منهم في المناطق الريفية بأهمية نسبية تقدر بـ(83.03%) ومقارنة مع نفس الفترة من سنة (2006) يتضح ارتفاع معدل عدد القتلى على

المستوى الوطني بنحو (1.38%)، كما أن الثلاثي الثالث هو الأكثر تسجيلاً لعدد القتلى من حوادث المرور، أما عن الولايات الأكثر تسجيلاً لعدد القتلى فتشير الإحصاءات ذاتها للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات فتبرز ولاية باتنة بنحو (230) قتيلاً تليها ولاية الجزائر بأكثر من (184) قتيلاً وفي المرتبة الثالثة وهران بنحو (162) قتيلاً، وهي الولايات التي تتسم عموماً بزيادة في عدد السكان بينما تظهر الإحصاءات ولايات تندوف وإليزي وتيسمسيلت بنحو (14،15،24) قتيلاً وهو ما يظهر معقولة التفسير الذي يربط بين عدد القتلى وكثافة السكان في الولاية، وخلافاً لمؤشر المصابين تظهر الإحصائيات أن أكثر القتلى في حوادث المرور هم من فئة المشاة ب(478) حالة وفاة، وهو ما يتسق مع ما سبق الإشارة إليه في عناصر سابقة، تليها مباشرة فئة السائقين ثم الركاب ب (148 و 115) قتيلاً على التوالي (م.و.و.أ.ط، 2008، ص55)، أما عن توزيع فئة القتلة حسب السن والجنس فيمكن إبرازه في الجدول التالي:

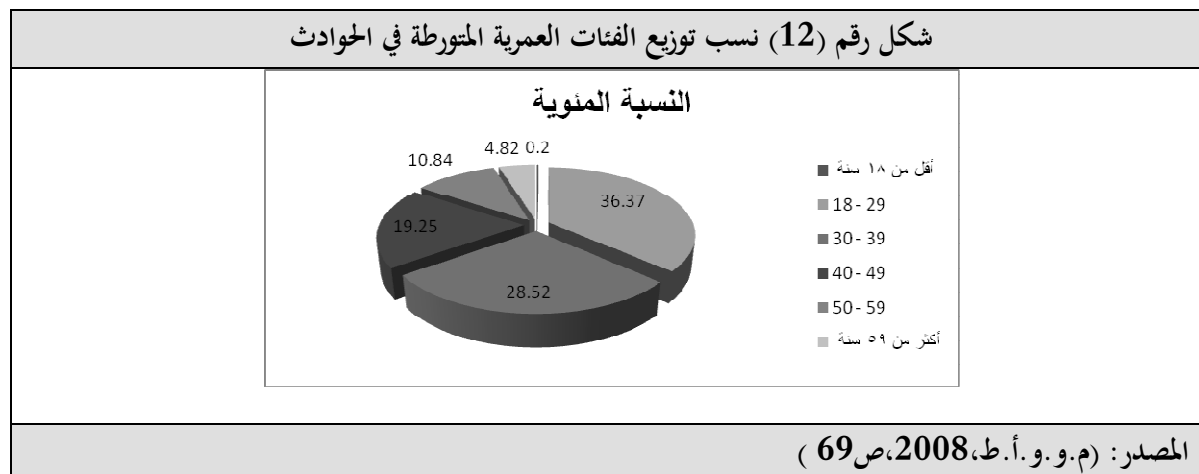
جدول رقم (17) توزيع عدد القتلى حسب السن والجنس

الفئة	الذكور	الإناث	المجموع	النسبة
أقل من 9 سنوات	95	51	146	% 20.59
14-10	41	7	48	% 6.77
19-15	33	7	40	% 5.64
24-20	69	5	74	% 10.44
29-25	66	4	70	% 9.87
34-30	40	8	48	% 6.77
39-35	26	5	31	% 4.37
44-40	26	5	31	% 4.37
49-45	28	4	32	% 4.51
54-50	22	6	28	% 3.95
59-55	26	6	32	% 4.51
64-60	20	5	25	% 3.53
69-65	17	10	27	% 3.81
74-70	23	6	29	% 4.09
أكبر من 75 سنة	36	12	48	% 6.77

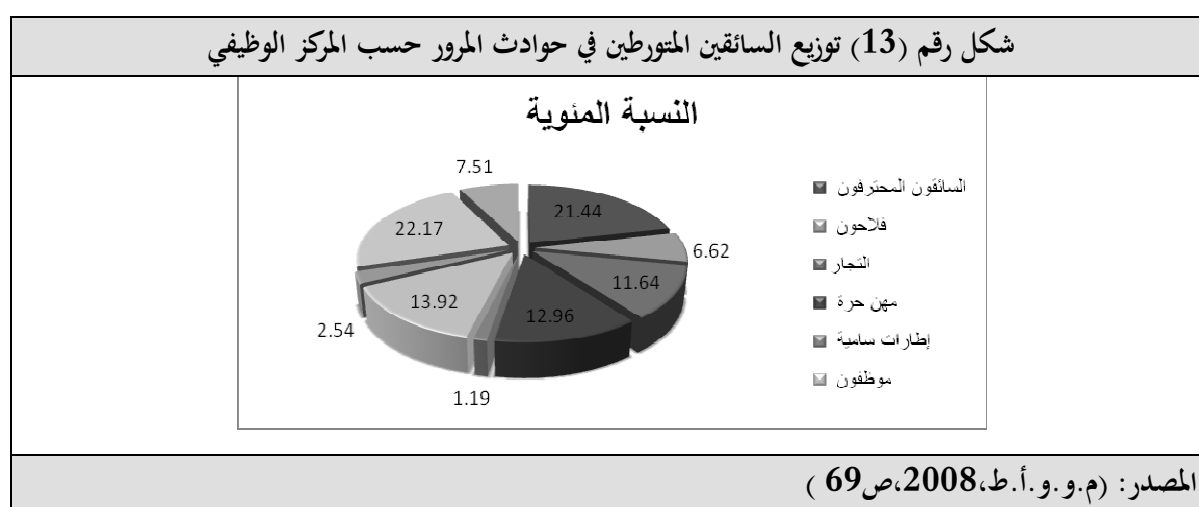
المصدر: (م.و.و.أ.ط، 2008، ص55)

وتبرز أرقام الجدول أن أغلب القتلى هم من الذكور وهو أمر منطقي تبرره عوامل عدة لعل أهمها أن حركة الذكور وتنقلهم تفوق معدلات تنقل الإناث كما أن أغلب السائقين هم من الذكور، وتظهر الأرقام المدرجة في الجدول أعلاه حجم الفاقد في الفئات العمرية الشابة التي تتكبدتها الدولة، فما نسبته (27.36%) هم من الفئة العمرية أقل من (15) عاماً، بينما نسبة الفئة

التي تعتبر فئة منتجة تفوق (50 %) وهو ما يبرز أن فئة الشباب هي الفئة الأكثر عرضة لحوادث المرور من حيث مؤشري عدد المصابين والقتلى على حد سواء، وهو أمر تبرره جداول توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور ويمكن توضيحه من خلال الشكل التالي:

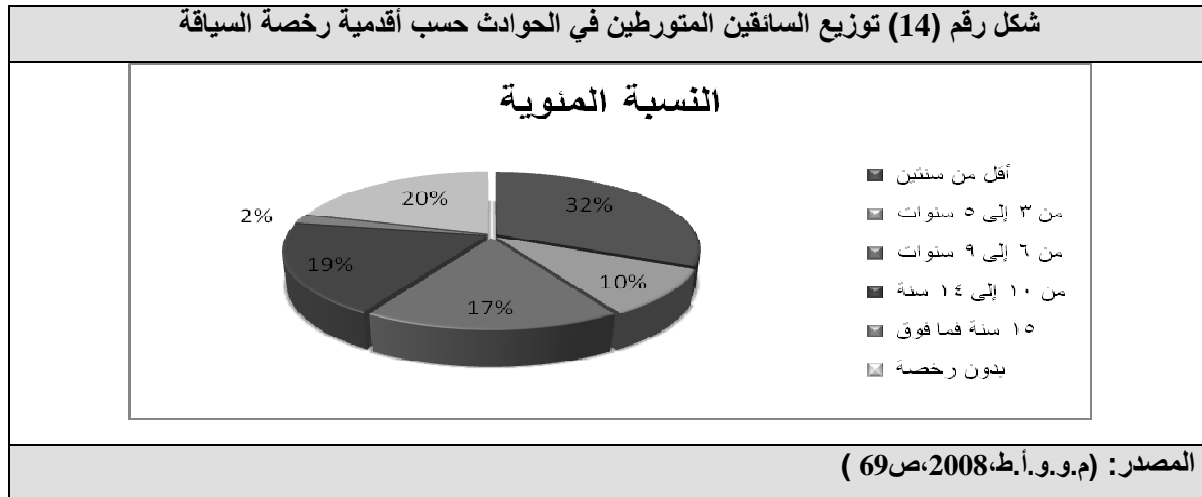


وتظهر الأرقام و النسب أن فئة الشباب الأكثر تعرضا وتسببا في حوادث المرور، وقد يعزى هذا إلى قلة الوعي بمخاطر الطريق وعدم الإحاطة بقوانين القيادة الوقائية التي من شأنها أن تحقق سلامة السائقين، وقد يرتبط هذا العامل بالمستوى التعليمي والمركز الوظيفي الذي يمكن أن ينعكس على سلوك السائق، ويمكن توضيح توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب المركز الوظيفي من خلال الشكل التالي:



ويبرز الشكل أن السائقين البطالين هم أكثر الفئات تسببا في الحوادث بنسبة مئوية بلغت (22.17%) تليها مباشرة فئة السائقين المتمرسين، وهم أولئك الذين يمتنعون مهنة السياقة بنسبة بلغت (21.44%)، وتبدو هذه الأخيرة منطقية إلى حد بعيد ذلك أن وظيفتهم ترتبط أساسا

باستعمال الطريق أكثر من غيرهم من الفئات، ولا يمنع عامل الخبرة لديهم وقوعهم في الحوادث، وعن علاقة هذه الأخيرة بسنوات الخبرة في السياقة تظهر الإحصائيات التي قدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات على المستوى الحضري في جدول ترجمه الباحث من خلال الشكل التالي:



وتظهر الأرقام والنسب المشار إليها في الشكل الصلة الوثيقة بين خبرة السياقة ومعدل التعرض لحوادث المرور، ورغم أن الإحصائية لا تغطي إلا المنطقة الحضرية فهي معطى يكفي لنستدل على أثر عامل الخبرة في الوقاية من حوادث المرور.

لعل ما سبق عرضه من أرقام يكشف حجم المشكلة المرورية في بلادنا، والذي تنحو فيه مؤشرات السلامة منحى تصاعديا، يزيد من حدة أثارها المتعددة وجسامة الخسائر البشرية والمادية، ولعل أهم معطى احصائي من جملة الأرقام التي تم عرضها هو العامل البشري كسبب رئيس في حوادث المرور، وهو الأمر الذي ينبغي معالجته، ولعل موضوع الدراسة الذي يبحث في اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية يساهم بقدر بسيط في تشخيص المنظومة المرورية في بلادنا، من أجل رسم السياسات الهادفة إلى تقليص حجم الحوادث والتخفيف من آثارها.

سادسا: بعض التجارب الرائدة في مجال السلامة المرورية

على مدار الصفحات السابقة وما تضمنته من عناصر ذات العلاقة بالسلامة المرورية، فإن البيانات والمعطيات والأفكار التي تضمنتها ما هي إلا محاولة للمساعدة على مزيد فهم لأسباب هذه الظاهرة ومدى انتشارها وما تخلفه من آثار اقتصادية، تبقى رغم ذلك السلامة المرورية إشكالية اجتماعية بالنظر إلى صلتها المباشرة بمناشط الحياة اليومية وإنشغالها بما لبعض السلطات العمومية ورهانا حضاريا وإنسانيا لا يزال في حاجة إلى جهد تعبوي متواصل وعمل علمي ميداني

دؤوب تسهم فيه جميع الأطراف ذات الصلة بموضوع السلامة المرورية، ورغم قنامة المشهد المروري في الجزائر وفق ما سبق تبيانته من إحصاءات رسمية لعدد الحوادث وما تخلفه من قتلى ومصابين وتكلفة إقتصادية تقع على عاتق الدولة، فإن الأمل بمحاولة تغيير معالم هذا المشهد لا يزال قائما بشرط أن تتوفر القاعدة الصلبة لتحقيق ذلك والتي تمر حتما بخطوات ثلاث سبق الإشارة إليها وهي 1. الاعتراف بوجود مشكلة لحوادث السير ببلادنا 2. بحث علمي جاد في أسباب وعوامل المشكلة المرورية وإقتراح حلول 3. وضع الحلول المقترحة موضع التنفيذ.

ومن المفيد للمهتم بمبحث السلامة المرورية الإطلاع على تجربة الدول المتقدمة في هذا المجال والتي وضعت مسألة السلامة المرورية على رأس قائمة اهتماماتها، اهتمام يعكسه التخطيط المحكم وتكثيف البرامج الوقائية وتخصيص استثمارات ضخمة، وتغير دوري في الأطر الفكرية لتلك البرامج وفق ما تقتضيه خصوصيات كل مرحلة وقد برز الدور الهام للبحث العلمي الذي شكل حجر الزاوية في تلك الخطط والبرامج، ومع تزايد الاهتمام بالموضوع نشرت الولايات المتحدة الأمريكية على سبيل المثال سنة (1990) وثيقة بعنوان "أمريكا تتحرك بسلام" وذلك ضمن إطار سياسة النقل المعتمدة حينها، والتي جاء في مضمونها أن المواطنين لا يشغلهم أمر بقدر ما يشغلهم اهتمامهم بسلامتهم وأمنهم، كما تذكر الورقة أن السلامة تحظى بأولوية عليا حتى في الولايات التي تعد رائدة في هذا المجال مثل "منيسوتا"، وفي السياق ذاته ذكرت مؤسسة السلامة للسيارات في الولايات المتحدة الأمريكية (ASF) سنة (1991) أن سلامة المرور على الطرقات السريعة لم تعد تتمركز على مجموعة المعايير المعتمدة في ستينيات القرن الماضي فقد استجدت ظواهر جديدة تستدعي التصدي لحوادث السير على جبهة عريضة من الإجراءات والتي يمكن إجمالها في العناصر التالية:

- إعداد برامج السلامة على الطرق السريعة.
- الحاجة لإدارة معلومات تتعلق بالسلامة على الطرقات.
- إعتداد أبحاث حول سلوك السائقين.
- دعم إدارة التصميم وإدارة الطرقات.
- دراسة سلامة الراجلين.
- تحسين أساليب السيطرة على المرور.
- إعتداد وسائل ملائمة لواقع المرور بالطرقات. (محسن العجيمي، 2008، ص 122-123)

بالانتقال إلى واقع السلامة المرورية في الدول النامية تبدو المشكلة في تصاعد متواتر وبمعدلات عالية وهي بحاجة لمزيد اهتمام ودعم سياسي، وقد عجزت بآتم معنى الكلمة الدول النامية على مواكبة التغيرات المفاجئة في مجال النقل والتنقل، بسبب ضآلة المحتوى التربوي والثقافي على مواكبة التطور الحضاري الذي شهده قطاع النقل وتركز الاهتمام على توفية سعة النقل وشبكة طرقات وفق الإمكانيات المتاحة بعيد عن النظرة الشمولية التي تربط بين أجزاء المنظومة المرورية، وقد لخص تقرير منظمة العواصم والمدن الإسلامية الوضع الراهن لكثير من الدول النامية في مجال السلامة المرورية في عدد من النقاط أهمها:

- تبلغ التكلفة الاقتصادية للحوادث ما يعادل (01 %) على الأقل من الناتج القومي الإجمالي وقد تصل إلى (03 %) أحيانا في بعض الدول.
 - معظم الدول النامية ليست لها إجابات واضحة وخطط وحلول مناسبة للواقع المروري الحالي.
 - تردي سياسات النقل ووضع السلامة المرورية بشكل عام في غالبية الدول النامية.
- (محسن العجيمي، 2008، ص 125)

تكشف السطور السابقة الهوة السحيقة بين درجة الاهتمام بموضوع السلامة المرورية بين الدول المتقدمة والدول النامية، ويبدو الطريق الأقصر للوصول إلى درجة التحكم الممكنة في الوضع المروري هو محاولة الاقتداء بتلك النماذج التي اعتمدتها الدول المتقدمة في تحقيق السلامة المرورية وتركيزها على تشكيل سلوك مستخدمي الطريق اعتمادا على أهمية التعليم والتربية المرورية، وهو ما تقدمه جملة النماذج التالية:

النموذج الأول:

يشكل النموذج الأيسلندي واحدا من بين أبرز التجارب الدولية في مجال تحقيق السلامة المرورية اعتمادا على التعليم المروري، حيث قام مجلس المرور الأيسلندي بالتعاون مع الإدارات المحلية في أيسلندا بإنشاء مدرسة سلامة المرور، والتي تهدف إلى تنمية الوعي بالسلامة المرورية، من خلال استهداف فئة الأفراد الذين تتراوح أعمارهم بين سن (3 - 16) سنة ، جرى تقسيمهم إلى خمس فئات عمرية على النحو الآتي: (رشدان المطرفي، 1424هـ، ص 22-23)

- الفئة العمرية (3-5) سنوات:

يقدم المجلس لهذه الفئة مادة تعليمية مجانية تحتوي على القصص المصورة، والقصص المسموعة، وكتب التلوين، أوراق اللعب، بطاقات تهنئة بعيد الميلاد، وتقدم على مرات متقطعة

خلال السنة الدراسية بمعدل أربع إلى ستة مرات سنوياً، مصحوبة برسائل أبوية لآباء المستهدفين، بهدف تزويدهم بمعلومات كافية عن سبل زيادة الحصيلة المعرفية، من ثم السلوكية للطفل في مجال السلامة المرورية.

- الفئة العمرية (5-6) سنوات:

بالإضافة إلى المادة التعليمية، يقام كل صيف برنامج للسلامة المرورية في المدارس الابتدائية، يشارك فيه جهاز المرور والإدارات المحلية، ويحضره كل عام حوالي (6000) طفل و(2500) ولي ومعلم، ويستمر هذا البرنامج لمدة يومين تقدم فيه عروض مسرحية للدمى، وصور مرورية، ومقاطع سينمائية قصيرة بهدف تبصير الأطفال بأخطار الطريق التي تواجههم.

- الفئة العمرية (6-12) سنة وهم طلاب المرحلة الابتدائية:

تقدم لهم مادة علمية من ضمن الخبرات التي تقدمها المدرسة، وذلك من خلال درس أسبوعي في مهارات الحياة، يهدف إلى تعويد الأطفال على التعامل الأمثل مع المشكلات المرورية، واحترام قواعد وأنظمة المرور، وكيفية استخدام وسائل النقل، بالإضافة إلى كيفية تفادي الأخطار الناشئة عن استعمال الطريق.

- الفئة العمرية (13-15) سنة:

تقدم لهم مواد دراسية مكثفة في السلامة المرورية وتهدف إلى:

- 1- فهم دور الطالب ودور الآخرين في السلامة المرورية.
- 2- فهم مدلولات الإشارات والعلامات المرورية.
- 3- إدراك الأخطار الناشئة عن السرعة العالية.
- 4- التعرف على المركبات المختلفة والأخطار الناشئة عن استخدامها.
- 5- التعرف على آلية عمل المركبات، والكلفة التشغيلية لها، وآلية صيانتها.
- 6- تنمية الاتجاهات الإيجابية نحو السلامة المرورية والمرور.

- عند بلوغ المستهدف 16 سنة:

أيسلندا بلد زراعي وهو ما يضطر الطلاب للعمل في موسم الزراعة والحصاد في الحقول بعد ساعات الدراسة، لذلك اعد مجلس المرور الأيسلندي - بالتعاون مع المركز الوطني للمواد التربوية - مواد تدريبية خاصة بهذه الفئة، تتمحور حول المخاطر الناتجة عن استخدام المركبات والمعدات

الزراعية، وتعد فصول تدريبية لتعليم قيادة المركبات الزراعية، كما تجيز إدارة المرور قيادة تلك المركبات للبالغين سن (16) سنة. (رشدان المطرفي، 1424هـ، ص 22-23)

النموذج الثاني:

يمثل النموذج الثاني النموذج الأمريكي في تحقيق السلامة المرورية اعتمادا على مبدأ التربية المرورية للنشأ من أجل خلق جيل مشبع بقيم الثقافة المرورية، وبسبب نظامها الفدرالي وتعدد مراكز البحث المتعلقة بالسلامة المرورية يجري في الولايات المتحدة الأمريكية إعداد المشاريع التعليمية والبرامج التدريبية استنادا إلى ما تقدمه نتائج الدراسات التشخيصية لسلوك مستخدمي الطريق، وهو ما أدى إلى إثراء الساحة الأمريكية بالعديد من البرامج والمشاريع سيقصر عرض بعضها استنادا إلى ما أوردته الهيئة القومية لسلامة المرور بالطريق السريعة الأمريكية NHTSA:

ففي ولاية Maryland في الولايات المتحدة الأمريكية اعتمد عام (1973) برنامج حول السلامة المرورية يتكون من مئة و عشرين درسا لزيادة المعرفة المتعلقة بالسلامة المرورية، وذلك لتنمية المهارات التي لها صلة بالنواحي المرورية لطلاب الصف السادس، وقد تناولت هذه الدروس تعليمات السلامة الخاصة بقيادة السيارات، وركوب الحافلات، وقيادة الدراجات، وقد ركزت تلك الدروس على تصور الطلاب عن السلامة المرورية و الاجراءات الجنائية، كما اشتملت الدروس على معلومات عن الحافلات والدراجات والبيئة المرورية، وقد كانت تهدف إلى تكوين مفاهيم ومهارات عن السلامة المرورية لدى الطالب، هذا بالإضافة إلى أن الولاية قدمت دروسا عن السلامة المرورية من خلال مواد الرياضيات والقراءة والعلوم والدراسات الاجتماعية، وقد كانت هذه البرامج تشتمل على وسائل تساعد المعلمين على تقديم هذه الدروس بالإضافة إلى وجود أفلام وكتب حول السلامة المرورية. (محمد البقمي، 2000، ص36)

وفي ولاية Wisconsin عام (1977) في الولايات المتحدة الأمريكية جرى إعداد دليل حول السلامة المرورية وإعداد المعلمين للسلامة المرورية لضبط اللقاءات المطلوبة لتدريس وإدارة السلامة المرورية في المدارس، وقد قدمت إقتراحات للجامعة في الولاية لإعداد المعلمين في مجال السلامة المرورية، و قد تضمن البرنامج المعد على المجالات التالية :

1- السلامة العامة.

2- تعليم السلامة المرورية.

3- العناية بالجرحي.

4- المشكلات التي تواجه التعليم المروري.

5- السلوك المرتبط بالحوادث.

6- أساليب السلامة المرورية. (محمد البقمي، 2000، ص37)

وفي ولاية نيويورك New York عام (1989) في الولايات المتحدة الأمريكية طورت برامج للسلامة المرورية، تهدف إلى تنمية مهارات إعداد المدرسين ومصممي المناهج التعليمية حول وضع استراتيجيات للسلامة المرورية، وقد هدف البرنامج إلى:

1- تنمية مهارات الطلاب حول اتباع السلوك الصحيح أثناء القيادة.

2- الاختيار بين البدائل أثناء القيادة .

3- اتخاذ القرار الذي يحد من الخسارة والخطر.

4- اتخاذ القرار في حالة المخاطرة .

5- استخدام النقل أثناء الخطر. (محمد البقمي، 2000، ص37)

في عام (1994) شكلت نسبة الحوادث في ولاية هاواي التي شارك فيها مراقبون (15-19) سنة (11.1%) من نسبة الحوادث المسجلة بالولاية، حيث يشكل أغلبهم طلاب المرحلة الثانوية، واعترف القائمون على وزارة التعليم بالحاجة الماسة لمنسق لسلامة المرور، قادر على إدراج أنشطة تعليمية في نظام التعليم العام تخاطب قضايا المرور، ومن أهمها تعاطي المخدرات قبل وأثناء القيادة ووجوب استخدام حزام الأمان، وفي عام (1996) رشحت وزارة التعليم منسقا تربويا لسلامة المرور يكلف بإعداد مواد تعليمية خاصة بسلامة المرور، مقدمة للمدرسين والطلاب بالمرحلة الثانوية، حيث بدأت الأنشطة التعليمية بعقد ست دورات في عام (1996) حضرها ما يزيد عن (350) مراقب و(250) والد، تضمنت هذه الدورات إقامة لبعض المعارض والحفلات وتقديم بعض الهدايا في نهاية الأسبوع، واستمر المشروع تطورا، قام الطلاب بإعداده وتنظيمه وشارك فيه عام (1998) ما يزيد عن (2100) مراقب قدمت فيه (3700) مجموعة من المواد التعليمية، وأقيمت ثماني مهرجانات، وتبنت بعض المدارس وهيئات الإذاعة المشروع بعد ذلك، ليلعب عدد المشاركين فيه (5000) طالبا و (100) والد، وقد حقق هذا المشروع الكثير من النجاحات لعل أهمها:

- انخفاض نسبة الحوادث المرورية المتعلقة بالكحول من (11.1%) إلى (8.9%) عام (1996).

- انخفضت الشكاوى المقدمة لمراكز الشرطة في عطلة نهاية الأسبوع .

- إنشاء فرق السلامة المرورية داخل المدارس الثانوية، تقوم بتنظيم الحملات التوعوية من أجل نظرائهم ومجتمعهم. (رشدان المطرفي، 1424هـ، ص 24)

وفي ولاية واشنطن Washington عام (1987) أعد دليل لتطوير برامج تعليمية تهدف إلى تدريس الطلاب عملية إتخاذ القرار أثناء القيادة، وقد كان التركيز على: (1. حركة السير 2. التقاطعات على الخطوط السريعة 3. التصرف في حالة وجود منعطفات ضيقة أو أرصفة أو إشارات مفاجئة أو في حالة تغيير المسارات 4. إجراءات الحصول على رخص القيادة 5. تفادي الخطر 6. حالات النقل في السيارات 7. خصائص السيارات 8. الاختلاف في المسارات، الخطوط السريعة 9. المسؤوليات القانونية لقائد السيارة 10. الإجراءات القانونية بعد حدوث الحوادث 11. التخطيط للسفر 12. صيانة العربات). (محمد البقمي، 2000، ص 38)

وفي ولاية نيويورك New York عام (1983) قامت الولاية بوضع دليل للمعلمين، يوضح كيف يمكن أن يعززوا فيه مهارات السلامة عند الطلاب، وهذا الدليل يشتمل على توضيح مايلي:

1- قواعد السلامة المرورية.

2- المواضيع التي يمكن من خلالها تدريس السلامة المرورية لطلاب المدارس.

3- الأنشطة التي يقوم بها طلاب المدارس، فيما يخص نظام السلامة المرورية.

4- سلوك الطلاب صغيري السن.

5- كيفية تقويم الوعي المروري لدى الطلاب. (محمد البقمي، 2000، ص 38)

بولاية شمال كارولينا جرى سنة (1977) إعداد منهج تعليمي موجه للصفوف من الروضة إلى الصف التاسع، وذلك استنادا إلى دراسة تقويمية أوضحت أنه في سنة (1975) مات أو جرح نحو (53180) ماشيا و (27190) راكب دراجة وأن ما نسبة كبيرة منهم تزيد عن الثلثين تقل أعمارهم عن خمسة عشر سنة، ولمواجهة هذه المشكلة أنشأت ولاية شمال كارولينا منهجا شاملا لسلامة المرور موجه لفئة الاطفال والتلاميذ ابتداء من مرحلة الروضة إلى الصف التاسع بالمدارس الحكومية، وفي العام الدراسي (1974-1975) جرى تجريب المنهج المقترح في أربع مناطق تعليمية بالولاية، ثم تعاونت عدة هيئات في تقويم هذا المنهج في ضوء ما حدث من تغيرات في معلومات الاطفال والتلاميذ وسلوكهم وفي ضوء ردود أفعال المدرسين تجاه هذا البرنامج ومدى استخدامهم للمواد التعليمية التي يتضمنها في ضوء ما أسفر عنه هذا التقويم من نتائج جرى تنقيح المنهج الذي

طبق بعد ذلك في سبع مناطق تعليمية في الولاية وقد أظهرت نتائج التطبيق الثاني للمنهج المقترح وجود فرق دال في المعارف المكتسبة . (عبد الله النافع وآخرون، 1409هـ، ص25) وفي ولاية أريزونا Arizona عام (1977) في الولايات المتحدة الأمريكية أعدت سلسلة من البرامج التعليمية لمساعدة معلمي المرحلة الابتدائية والثانوية لتطوير مهارات تعليم السلامة المرورية، وقد احتوت هذه البرامج على عدة دروس منها:

- 1- دروس عن السلامة المرورية في الخطوط السريعة.
 - 2- مشكلات الرؤية وسوء الحكم أثناء القيادة.
 - 3- السلوك أثناء القيادة من المنزل للمدرسة.
 - 4- التنبؤ بسلوك الآخرين أثناء القيادة.
 - 5- معرفة الإشارات والرموز والقوانين والقواعد المرورية.
 - 6- القيادة أوقات الضباب.
 - 7- القيادة أثناء التسوق، وفي حالات هطول الأمطار.
 - 8- القيادة في أوقات مختلفة من اليوم.
 - 9- دروس في عملية عبور الطريق.
 - 10- القيادة أثناء حالات الطوارئ، وفي حالة الخطر. (محمد البقمي، 2000، ص38)
- في عام (1990) نفذت مقاطعة سكيكل بينسلفانيا برنامجا للحد من مشكلات أمن الطرق السريعة المتعلقة بالكحول، وقد نجح البرنامج في الحد من التصادمات والاصابات لفترة خمس سنوات، ظهرت خلالها مشكلات مرورية متعلقة بالفئة العمرية أقل من (21) سنة فقد قتل (25) شابا وجرح (289) شابا أثناء التصادمات المتعلقة بالكحول في خمس سنوات، وردا على هذه الإحصاءات أعد مشروع يهدف إلى التقليل من هذه الظاهرة أو القضاء عليها، وذلك من خلال القيام بحملة تعليمية تستهدف الشباب، واستخدمت عددا من الإستراتيجيات لتحقيق أهداف المشروع ومنها:

- وضع رقم هاتف مجاني للإبلاغ عن متعاطي الكحول القاصرين والبائعين غير القانونيين.
- تشكيل لجنة من مجتمع الأباء، ورجال الدين، والإعلام، والمدرسين، والرياضيين، ومنسوبي الرعاية الصحية.
- إبراز الحدث (المشروع) إعلاميا ونشر التوعية الإعلامية ضد تعاطي الكحول.

- استهداف العملية التعليمية لطلاب من الصف السادس إلى الثاني عشر.
- إقامة حفلات موسيقية مجانية، قدمت الدعوة فيها إلى ما يزيد عن (14000) طالبا من (22) مدرسة، تضمنت تذاكر الحفلة معلومات عن أضرار الكحول، وتعهدا بعدم تعاطيها قبل الحفلة أو بعدها.

ومن النتائج الملموسة التي حققها المشروع انخفاض الاصطدامات المتعلقة بالكحول عند الفئة المستهدفة وغيرها من الفئات بعد إجراء المشروع. (رشدان المطرفي، 1424هـ، ص 25)

النموذج الثالث:

تقود الدول الأوروبية من عقود معركة كبيرة من أجل السلامة المرورية والوقاية من حوادث السير مبتدئة بالأطفال الصغار وتلاميذ المدرسة لتربيتهم تربية مرورية، ففي النرويج مثلا، أنشأت منظمة السلامة المرورية عام (1961) أول نادي لمرور الأطفال، ويقدم هذا النادي دروسا بالمراسلة موجهة للآباء ليعرفهم كيفية تعويد أطفالهم على مشاكل المرور ومسائرها وتبين مخاطر الطريق بالنسبة للأطفال الصغار وضرورة إعطائهم تربية خاصة في مجال السلامة المرورية في البيت، ثم ما فتئت أيسلندا، أن خطت الخطوة نفسها عام (1967)، والدانمارك عام (1970)، ثم بعد ذلك التحقت بالركب كل من ألمانيا الاتحادية ولكسمبورغ والنمسا وهولندا وسويسرا، ففي ألمانيا الفيدرالية زود الأطفال بمجموعة من الأدوات من بينها مثلا لعبة بعنوان (شارع اللعب)، ومن خلال هذه اللعبة تقوم المربيات بتكوين وإنشاء بيئة مرورية في الروضة بكل واقعها بما في ذلك اللوحات المرورية والإشارات الضوئية. (محمد البقمي، 2000، ص 43)

كما عمد نادي السيارات في ألمانيا (ADAC) إلى تكوين (500) مدرب لتنظيم وإحياء لقاءات مسائية على شرف الآباء الذين لهم أطفال من سن الثالثة حتى سن السابعة وذلك لإقناعهم بجدوى التربية المرورية، ويوفر هذا النادي للمدرسين لوازم التدريب الضرورية من أفلام وشرائح ملونة وكتب وإرشادات الاستعمال والموضوع الأساسي الذي يتناولونه هو الخطوات الأولى للطفل في حركة المرور.

وفي بريطانيا يختلف نظام النوادي، فقد أنشأت الجمعية الملكية للوقاية من الحوادث نوادي (توفتي) (TUFTY CLUBS) عام (1961) وتهدف الجمعية المذكورة إلى تعليم الأطفال في مؤسسات ما قبل مرحلة التعليم مبادئ السلامة بصفة عامة (داخل البيت أو في الطريق) وتمول هذه النوادي تطوعا من قبل آباء الأطفال وبالاتفاق مع المدرسين وهناك طريقتان للانضمام لهذه

النوادي، الأولى هي أن يسجل الشخص ابنه فيحصل على كتاب وشارة النادي بعد دفعة رسوم التسجيل الى الجمعية، أما الطريقة الثانية فهي أن يسجل مجموعة من الأطفال لدى الجمعية (كنادي توفتي) والأسلوب المتبع في التعليم يتمثل في إعطاء معلومات السلامة المرورية من خلال سلسلة كتب قصصية معدة خصيصا للأطفال وحتى سن الثامنة، ومن الوسائل المستخدمة أيضا بطاقات التهنئة وألبومات للتلوين ودفاتر للأناشيد وأدوات أخرى. (محمد البقمي، 2000، ص44)

أما في هولندا، فقد أتبع الأسلوب المعمول به في بريطانيا، حيث أن (96%) من الأطفال الذين تتراوح أعمارهم بين أربع سنوات إلى خمس سنوات يلتحقون بمؤسسات ما قبل مرحلة التعليم وهم يشكلون 13-14% من مجموع الأطفال في الدول الإسكندنافية، كما أن مؤسسات ما قبل مرحلة التعليم في هولندا تساعد الآباء في حل المشاكل التربوية لذا لم تلجأ الجمعية الهولندية للوقاية المرورية لتطبيق نظام النوادي المتخذ في اسكندنافيا أو المانيا لأنها ترى أن مدارس الحضانة يمكن أن تلعب دورا أساسيا في تعليم السلامة المرورية وأن تقيم علاقات ودية مع الآباء لأن من شأن هذا أن يجعل الاستفادة من معارف وخبرات المدرسين أكثر، وينعكس ذلك في النهاية على سلوك الأطفال. (محمد البقمي، 2000، ص44)

خلاصة:

تكشف العناصر المتضمنة في الفصل حجم المشكلة المرورية وتشعب أبعادها، وإن تعاظمت التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية فإن البعد الإنساني والاجتماعي للمشكلة بما تخلفه من آثار على المستوى الفردي والمجتمعي يبقى الفداحة المؤلمة وهو ما يحتم استنفار كافة الإمكانيات للتقليل من آثار المشكلة ومحاولة التقليل من دور العامل البشري كسبب رئيس لوقوع الحوادث المرورية.

الفصل الثالث: الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية

(المفهوم، القياس والتعديل)

تمهيد

أولاً: في سبيل تحديد مفهوم الاتجاه النفسي

ثانياً: قياس الاتجاهات النفسية

ثالثاً: تعديل الاتجاهات النفسية

رابعاً: مكونات الاتجاه نحو السلامة المرورية

خلاصة

تمهيد:

يشكل مضمون هذا الفصل محاولة لتثبيت مرتكزات وعناصر الاقلاع نحو الموضوع المستهدف بالدراسة وهو بناء برنامج نفس- اجتماعي لتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية من أجل الإحاطة بواحد من أهم المفاهيم المستقطبة لاهتمام مختلف الباحثين السيكواجتماعيين، وهو المفهوم الذي يرسخ أحد أهم المنطلقات الاستمولوجية الأساسية لعلم النفس الاجتماعي من ناحية التأكيد على ما تتميز به الجماعة الإنسانية من ميل إلى معرفة ذاتها وتحديد مكانتها داخل هذا العالم بالمقارنة مع جماعة أخرى مما يمثل سيورة معرفية لا تنفصل عن إدراكات الأفراد وتمثلاتهم التي تؤدي في نهاية المطاف إلى تكوين ما يعرف بالاتجاهات النفسية، وهو المفهوم الذي نعتقد أنه يمثل الوعاء الأمثل لتمثيل سلوك السائقين ومستخدمي الطريق تأسيساً على ما سبقت الإشارة إليه بأن السلوك المروري هو محصلة القيم المرورية السائدة في هذا المجتمع أو ذاك، بل إنها على حد تعبير لويين (Lewin) لا تعكس مضامين الوسط الاجتماعي والمادي فحسب بقدر ما تُطلعنا على اهتمامات الأفراد وتمثلاتهم وفقاً لأنساقهم المرجعية لتتحول فيما بعد لكي تصبح بمثابة محددات ثقافية ذات معاني خاصة تستدمج من لدن الأفراد لسيهم نحو تحقيق نوع من التوازن الاجتماعي الانفعالي. (خلود السباعي، 2011، ص 12)

وتنبثق أهمية دراسة هذا الموضوع من شموليته، فهو جزأ لا يتجزأ من معظم الدراسات السيكولوجية، فإذا زعمنا قياس الشخصية أو أي خاصية سيكولوجية باستخدام اختبار أو استبيان، فنحن لا نقيس في الحقيقة من الناحية الإجرائية وظروف القياس إلا الاتجاه اللفظي للفرد نحو عبارات أداة القياس، ولو استخدمنا الملاحظة لنفس الغرض فإن ملاحظتنا لا تعكس في الحقيقة إلا اتجاهات الفرد نحو عناصر البيئة الخارجية والتي تأخذ طابع سلوكيات تفاعلية متنوعة مع عناصر البيئة ومكوناتها المختلفة. (فؤاد السيد وسعد عبد الرحمن، 1999، ص 250)

إن وضع حدود فاصلة بين مفهوم الاتجاهات النفسية وغيره من المفاهيم بغرض فهم معمق لسلوك الأفراد ليس إلا مغالطة ظاهرية تبررها ضرورات بحثية، (سعد عبد الرحمن، 1998، ص 357) وإن تحليلاً معمقاً في إطار ما هو متاح من نظريات سيكولوجية يرسخ الاعتقاد لدينا بأن مفهوم الاتجاهات النفسية يشكل نسقاً شاملاً ومدخلاً هاماً لا يعدل عنه إلى غيره من أجل فهم معمق لسلوك الأفراد في المواقف المختلفة، من أجل ذلك يتضمن هذا الفصل في قسمه الأول إحاطة

بالمفهوم توخى الباحث من خلالها رسم البنيان المقولي الذي تتأسس عليه الدراسة تمهيدا للجزء اللاحق منها والذي نحاول من خلاله تبيان ملامح مفهوم الاتجاه نحو السلامة المرورية في بعد تحديد المفهوم والقياس والتعديل.

أولا: في سبيل تحديد مفهوم الاتجاهات النفسية :

1.1. الخصائص والتعريف

يستخدم مفهوم الاتجاهات النفسية (الأتيتود) على نطاق واسع في الممارسة الحياتية عند وضع التكهينات بسلوك الأفراد والإجابة عن أسئلة من قبيل لماذا يتصرف الناس في أوضاع معينة بهذا النحو أو ذاك وبماذا يسترشد حين يختار هذا الموقف، ولكن لمصطلح الاتجاه (الأتيتود) معناه الخاص وتقاليده الخاصة في البحث السيكوساجتماعي، ومن الضروري ربط المفهوم بهذا التقاليد حيث شغلت مسألة السلوك الاجتماعي ومن خلفه الاتجاهات النفسية مكانا هاما في مجال السيكولوجيا الاجتماعية قدمت معه أطروحات حول المفهوم باعتباره محدد هاما وعاملا أساسيا في حرك سلوك الأفراد، على اعتبار أنما يهيكل سلوك الفرد هو الحقل الاجتماعي الذي ينتمي إليه الفرد ويعبر عن تلك العملية بميكانيزم الجماعة الذي يوضح على أي نحو تستوعب الشخصية التجربة الاجتماعية وتحدد إنتاجها بنشاط، بالمقابل يجب ميكانيزم التفرد وتكوين الاتجاهات الشخصية عن المسألة التالية: كيف تعكس الشخصية التجربة الاجتماعية المستوعبة وكيف تتجلى هذه التجربة بشكل ملموس في أفعال الشخصية وتصرفاتها، ولا يمكن إلا شرط دراسة هذه الآلية لفهم مسألة العوامل الملموسة التي تضبط سلوك الفرد ونشاطه، (غالينا أندريفا، 1989، ص256) ولكن يتحتم علينا قبل الخوض في تلك النقاشات في كل واحدة من الحقب التاريخية التي مرت بها دراسة المفهوم، وهو كغيره من المفاهيم لم تظهر ملامحه دفعة واحدة ولم تكتمل أركانه على النحو المتداول اليوم إلا من خلال الدراسات المستفيضة للمفكرين في مجال السيكولوجيا الاجتماعية.

من هذا المنطلق لا يمكننا حصر كل التعريفات التي تناولت مفهوم الاتجاهات النفسية حيث أحصى كل من أجزين فيشباين سنة (1972) ما يقارب (500) تعريفا مختلفا للاتجاه وأنه في (70 %) من (200) دراسة تم تعريف الاتجاه بأكثر من معنى واختلفت نتائج هذه الدراسات حسب التعريف الإجرائي المستخدم (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص8) وتجاوزا لهذه الصعوبة فسيتم عرض ومناقشة واستخلاص ما هو أنسب لتقديم تعريف واضح مكتمل الأركان للمفهوم محل الدراسة انطلاقا من خصائص الاتجاه، وقبل الخوض في ذلك نشير إلى أن أول من

استخدم هذا المفهوم هو "هربرت سبنسر" في كتابه "المبادئ الأولى" سنة (1862) حينما كتب يقول "إن وصولنا إلى أحكام صحيحة في مسائل مثيرة لكثير من الجدل يعتمد إلى حد كبير على اتجاهنا الذهني ونحن نصغي إلى هذا الجدل ونشارك فيه" (مصطفى سويف، 1966، ص326) .

● **الاتجاه حادث نفسي:** غير خاضع للملاحظة المباشرة شأنه في ذلك شأن الكثير من المفاهيم السيكلوجية التي يستدل عليها من خلال السلوكيات التي يظهرها الفرد وتكون موضوع ملاحظة مباشرة، ومن هذا المنظور كثيرا ما يشار إلى أن الاتجاه افتراضي ويجري التحقق من وجوده ونوعه عن طريق دراسة أنماط السلوك المنبئة عنه، (نعيم الرفاعي، 1982) ومن التعريفات التي تصب في هذا التناول تعريف نيوكمب "الاتجاه تنظيم خاص للعمليات السيكلوجية يمكن الاستدلال عليه من سلوك الفرد بالنسبة لمدرجات نوعية في بيئته الخارجية وهذا التنظيم هو حصيلة الخبرة السابقة" (سعد عبد الرحمان، 1998، ص359) كما يعرفه "الزهران" بأنه تكوين افتراضي أو متغير كامن يقع بين المثير والاستجابة، وهو عبارة عن استعداد نفسي أو تهيؤ عقلي عصبي متعلم للاستجابة الموجبة أو السالبة نحو الأشخاص أو الأشياء أو الموضوعات والمواقف والرموز في البيئة التي تثير هذه الاستجابة. (حامد زهران، 1977، ص144)

● **الاتجاه تهيؤ:** أي الاستعداد والنزوع للقيام بفعل ينطوي على علاقة بين الشخص وموضوع الاتجاه، (نعيم الرفاعي، 1982) ومن التعريفات التي تؤكد على هذه الخاصية تعريف "ألبرت" الذي عرفه بأنه "حالة من التهيؤ العقلي والعصبي تنتظم من خلال الخبرة وتكون ذات تأثير توجيهي أو دينامي على استجابة الفرد لجميع الموضوعات والمواقف التي تستثير هذه الاستجابة" (سعد الشهري، 2003، ص308)

● **الاتجاه محوري:** أي أنه مستقط، مع أو ضد تأييد أم رفض ومن هذا المنظور يشار إلى أن الاتجاه ينطوي على نوع من التحيز الشخصي ومنح قيمة من الشخص لموضوع الاتجاه، وتعتبر القيمة عن نوع الاتجاه وشدته، (نعيم الرفاعي، 1982) وتأكيدا لذلك يعرفه "ثرستون" الذي يعد واحدا من رواد قياس الاتجاهات النفسية على أنها "تعميمات لاستجابات الفرد تعميما يدفع بسلوكه قريبا أو بعيدا من مدرك معين"، (سعد عبد الرحمان، 1998، ص359) فيما يقترح "بوجاردس" وهو الآخر رائد من رواد قياس الاتجاهات على أنها "نزعة للتصرف سواء ايجابيا أو سلبيا نحو وضع ما في البيئة المحيطة التي تحدد قيما إيجابية أو سلبية لهذا التصرف". (حسين صديق، 2012، ص302)

● **الاتجاه مكتسب:** أي أنها لا تتشكل من عوامل وراثية، بل هي نتاج التعلم والخبرات المترتبة عن تفاعل الفرد مع محيطه، (نعيم الرفاعي، 1982) ومن التعريفات التي تعضد هذا الطرح ما أورده "دويدار" في تعريفه للاتجاه النفسي بالقول "إنه استعداد يكتسب نتيجة لما يمر به الفرد من خبرات تتبلور بالتدرج حتى يتخذ صورة ثابتة نسبياً تؤثر على سلوكه وعلاقته بالآخرين ونظرته إلى شتى نواحي الحياة، حيث تبدأ في صورة نزعات جزئية متسقة لا تلبث أن تتآلف وتترابط وتتماسك في شكل واضح " (عبد الفتاح دويدار، 1998، ص157) ضمن ذات السياق يعرفه شيف chafe "بأنه ذلك المركب من الأحاسيس والرغبات والمخاوف والمعتقدات والميول التي كونت نمطا مميزا للقيام بعمل ما والاستجابة نحو موقف محدد بفضل الخبرات السابقة المتنوعة" (حسين صديق، 2012، ص303)

● **الاتجاه ثابت نسبياً في النوع والدرجة:** ويبرز هذا الثبات في استمرارية الاتجاه لدى الشخص لسنوات من الحياة بعد تكوينه، ويظهر هذا الثبات واضحاً في سلوك الفرد المتصل بموضوع الاتجاه وفي إدراكه للعالم من حوله، كما أنه ينطوي على درجات لذا تصنف معظم مقاييس الاتجاهات درجات من الشدة، وفي كل الحالات تشمل الدرجات في دراسة الاتجاهات درجات في شدة التفضيل الإيجابي ودرجات في التفضيل السلبي، (نعيم الرفاعي، 1982) ومن أمثلة التعريفات التي تصب في هذا التوجه تعريف "روكيتش" الذي عرفه بأنه "منظومة من المعتقدات الثابتة نسبياً من خلالها تتحدد استجابة الفرد وميله لموضوع معين بالسلب أو الإيجاب" (حسي الثقفي، 2006، ص10) ويعرفه "الرفاعي" أيضاً على أنه "نزوع ثابت نسبياً للاستجابة نحو صنف من المؤثرات بشكل ينطوي على تحييد أو رفض وعدم تفضيل، فهو نزوع الفرد لأن يجذب أو يرفض فئة من الأفراد أو مجموعة من الأفراد أو مجموعة من الأفكار أو مؤسسة إجتماعية ونظام ما". (سليمان عبيدات، 1988، ص112)

● **الاتجاه متخصص:** أي أن لكل اتجاه موضوعه الخاص يتحدد من خلال أنماط السلوك المتصلة بهذا الموضوع من أقوال وأفعال، إن تلك الأنماط من السلوك مترابطة ومتجهة نحو موضوع واحد في الأصل، ولذلك يشار إلى أن الاتجاه يعبر عن نظام تتآلف فيه أنماط من السلوك، وتقدم مجتمعة دلالة على نوع الاتجاه، (نعيم الرفاعي، 1982) ومن التعريفات التي تشير إلى ذلك تعريف "أناستازي" والتي عرفت الاتجاه بأنه "ميل ثابت للاستجابة لمثير معين"، (حسين الثقفي، 2006، ص11) ويضيف "خليفة" بأنه "الحالة الوجدانية للفرد التي تتكون بناء على ما يوجد لديه من المعتقدات أو تصورات فيما يتعلق بموضوع ما أو أشخاص معينين، والتي تدفعه في معظم الأحيان إلى القيام ببعض

الاستجابات أو السلوكيات حيالها في موقف معين، ويتحدد من خلال هذه الاستجابة درجة رفضه أو قبوله لهذا الموضوع " (سهام محمد، 2008، ص18)

● **الاتجاه عقلي وعاطفي:** أي أنه ينطوي على تفاعل بين جانب عقلي لدى الأشخاص وجانب عاطفي أو انفعالي، ولكن الغلبة في الاتجاهات للجانب العقلي، ومع ذلك يجب الانتباه إلى تفاوت الأشخاص في قوة الجانب العقلي وقوة الجانب العاطفي، (نعيم الرفاعي، 1982) وهو ما يوضحه تعريف "بهي السيد" لمفهوم الاتجاه حيث عرفه بأنه "تركيب عقلي نفسي أحدثته الخبرة الحادة المتكررة، وهو تركيب يتميز بالثبات والاستقرار النسبي يوجه سلوك الفرد قريبا أو بعيدا عن عنصر من عناصر البيئة" (فؤاد السيد وسعد عبد الرحمان، 1999، ص251)

● **الاتجاه ثلاثي المكونات:** فالاتجاه يشتمل على مكون معرفي يشكل في مجموعه عمليات عقلية ومعارف ومعتقدات حول موضوع الاتجاه، ومكون وجداني يضم مشاعر الفرد نحو موضوع الاتجاه، ومكون سلوكي يقصد به استعداد الفرد للاستجابة نحو موضوع الاتجاه أو نية سلوكه، (نعيم الرفاعي، 1982) ومن بين التعريفات التي تعضد هذا القول ما أشار إليه "سميث" في تعريفه للاتجاه بالقول إنه "تركيب ثابت نسبيا لمكونات ثلاثية، معرفية وجدانية وسلوكية، ويقصد بالبعد المعرفي أفكار الفرد ومعارفه ومعتقداته حول موضوع الاتجاه، ويقصد بالبعد الوجداني مشاعر الفرد نحو الموضوع، ويقصد بالبعد السلوكي استعداد الفرد لاستجابته موضوع الاتجاه أو نية سلوكه" (أحمد المهوس، 2004، ص84) ضمن ذات السياق عرفه Upshow "جملة المواقف التي يتخذها الأفراد في مواجهة القضايا والمسائل والامور المحيطة بهم، بحيث يمكن أن نستدل على هذه المواقف من خلال النظر إلى الاتجاه على أنه يتكون من ثلاث أجزاء، الأول يغلب عليه الطابع المعرفي ويشير إلى المعلومات التي لدى الفرد والمتعلقة بهذه القضايا أو المسائل، أما الثاني فسلوكي ويتمثل في الأفعال التي يقوم بها الفرد أو يعمل على الدفاع عنها بما يتصل بهذه القضايا، والثالث إنفعالي ويعبر عن مشاعر الفرد بكل ما يتصل بهذه القضايا" (حسين صديق، 2012، ص301)

2.1. الفرق بين مفهوم الاتجاه النفسي والمفاهيم المشابهة:

بالإضافة إلى الخصائص السابقة التي شكلت منطلقا ارتكزت عليه العديد من التعريفات التي تناولت المفهوم فإن خليفة (1982 د.ت) أورد ما يربو عن (12) خاصية للمفهوم شكلت عناصر إلتقاء مع العديد من المفاهيم المتعارف عليها في مجال السيكولوجيا الاجتماعية لعل أبرزها (القيم،

الاستعداد، الميل، الدوافع، الرأي... الخ) لذا من المفيد بما كان رسم حدود واضحة نميز بها عناصر الالتقاء والتمايز مع المفهوم محل الدراسة والبحث وفق ما يلي:

أ. الاتجاه والدافع: الدافع مفهوم يرتبط في التراث الأدبي النفسي بمجموع الأبحاث التي قام بها (وليام مكيدوجل 1871-1938) وأطلق عليها اسم الغرائز آنذاك، وعرفها بأنها "قوى فطرية غير عاقلة تشكل ما يقوم به الفرد من فعل أو إدراك وتفكير"، (محمود أبو النيل، 1975، ص41) وفق هذا فالدافع استعداد فطري يستثير سلوك الفرد فينشطه ويوجهه نحو هدف من أهدافه، فثمة وظيفتان أساسيتان للدافع، أولهما تنشيطية (محركة)، والثانية توجيهية ذات صبغة تنظيمية تقود الفرد نحو تحقيق الأهداف على نحو محدد، (جنان الرحو، 2005، ص 42) ويتضح فعل الدافع في سيرورة الاتجاه على النحو التالي: كل سلوك غالبا ما يكون استجابة لمثير ما، وقد يأتي المثير من الداخل كما قد يأتي من الخارج، ويكون النظر إلى الاتجاه في الحالتين على أنه «تهيؤ» أو «نزوع» لتحريك السلوك باتجاه معين، فإذا وُجد المؤثر مثل ظهور فكرة تتصل بالقتل السياسية لدى شخص يناقش الموضوع مع نفسه أو مع آخر، فإن هذا المؤثر يستثير الدافع للاستجابة، ويستثير الدافع بدوره ذلك التهيؤ، ولذلك يشار إلى أن الاتجاه تهيؤ لسلوك يدعو إليه دافع ما أو أكثر، والمؤثر هو الذي يحرض الدافع، إن مثل هذا السلوك سلوك موجه بالاتجاه الموجود لدى الشخص، وهو موجه لتنفيذ ما يعبر عن ذلك الاتجاه، والدافع قوة داخلية وشدته اللاحقة بشدة تحريض من المؤثر تنعكس على شدة ظهور الاتجاه، والاتجاه نفسه قوة كذلك لما يتضمنه من اعتقادات وقيم وعواطف، فإذا بدأ تحقيق وظيفته وتوجيه السلوك، فإنه يغدو قوة تتفاعل مع قوة الدافع وتتعاون معها، ومع ذلك يبقى الدافع مختلفاً عن الاتجاه من حيث هو حالة أو حادثة نفسية. (نعيم الرفاعي، 1982)

ب. الاتجاه والاهتمام: أورد "عبد الكريم غريب" في المنهل التربوي جملة من التعريفات تحيط بمفهوم الاهتمام منها أنه "توجه عام إيجابي نسبيا يتكون لدى الفرد حيال فئة من الأشياء أو الأنشطة وتعد الاهتمامات أحد مظاهر القوى التحفيزية كما يمكن اعتبارها كسمات للشخصية ومن خلال طبيعتها تتحدد مرامي الفرد، كما تتحدد كثافة الطاقة التي يمكن أن تشغل لبلوغ تلك المرامي، وعادة ما يميل الأفراد إلى تفضيل الوضعيات التي يمكن أن تبلور اهتماماتهم الشخصية كما يمكن نعتها بالحالة السيكلوجية التي تتولد عن علاقة غير متوازنة بين عضوية تستشعر حاجة معينة وموضوع يفترض أنه كفيل لسد تلك الحاجة، وترتفع درجة الاهتمام بالموضوع كلما ارتفعت درجة الحاجة إليه

لدى العضوية" (عبد الكريم غريب، 2006، ص532) من جانب آخر يبرز أيزنك Eyzenk أن هناك علاقة بين بين الاتجاهات والاهتمامات، فهذه الأخيرة عبارة عن اتجاهات ذات وجهة ايجابية positive valences حيال أشياء معينة ويشعر الفرد نحوها بجاذبية معينة، وعلى الرغم من وجود علاقة بين مفهوم الاتجاه ومفهوم الاهتمام فإن هناك اختلافاً بينهما فبينما يشير الاهتمام إلى بعض التفضيلات المهنية يشير الاتجاه إلى أمور متنوعة اجتماعية سياسية وغيرها، كما أن الاهتمامات غالباً ما تكون مرغوبة وإيجابية بينما قد تكون الاتجاهات موجبة أو سالبة أو محايدة، كما تتسم الاهتمامات بالتحديد والخصوصية في حين تتسم الاتجاهات بالعمومية والشمولية. (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص32)

ت. الاتجاه والميل: تتحد مكانة الميل في مضامين الاتجاهات بفحص اهتمام الشخص بشيء ما يعبر عن رغبة يحتمل فيها أن تكون في واحد من طرفين: الرغبة في الحصول على ذلك الشيء أو الرغبة في البعد عنه وتفاديه، والرغبة ظاهرة يراها الباحثون في علم النفس لاصقة بمصطلح الاهتمام أو دالة عليه، فالرغبة في الشيء تعبير عن الاهتمام به أو الميل إليه، أو عن الاهتمام بتفاديه أو الميل عنه، ومن هذا المنظور وبسبب ظهور الاهتمام كموضوع سيكولوجي أمام ملاحظات الباحثين أكثر سهولة من ظهور الميل، غدت دراسات نفسية كثيرة تستعمل مصطلح الاهتمام (interest) بدل مصطلح الميل للمعنى نفسه، والغالب على الميل الصبغة الانفعالية التي ترافق سلوك الشخص نحو الموضوع، والصبغة الانفعالية كما ذكرنا من قبل موجودة في الاتجاه، ثم إن في الميل صبغة عقلية تبدو واضحة حين يقدم الفرد مسوغات عقلية لذلك، غير أن هناك فرقاً واختلاف مع ذلك بين الحالتين، ويظهر هذا الفرق في أمور أربعة، الأول أن الصبغة العقلية تغلب على الاتجاه وتكون الصبغة الانفعالية ضعيفة، وأن الصبغة الانفعالية غالبية على الميل وتكون الصبغة العقلية ضعيفة، والثاني هو الاختلاف في درجة الثبات والاستمرار، فالاتجاه أكثر ثباتاً واستمراراً في حياة الفرد مما هو عليه الحال في الميل، أما الأمر الثالث فهو الاختلاف في الموضوع أو الهدف، فالغالب على موضوعات الاتجاهات أنها عامة وتشمل قطاعات واسعة من حياة الأفراد، وأن العناية بها في المجتمع واضحة والحال ليست كذلك في موضوع الميل أو هدفه، إذ يحتمل كثيراً أن يكون موضوع الميل شيئاً يخص الفرد وحده، وأما الرابع فهو أن الاتجاه أكثر عمقاً في البنية السيكلوجية وأشد أثراً من الميل، وذلك لغلبة الطابع العقلي على الاتجاه ومن توظيف الاتجاهات كقنوات الشخص واعتقاداته حين يغدو هذا الاتجاه قائماً عنده. (نعيم الرفاعي، 1982)

ث. الاتجاه والقوالب النمطية: يستخدم مفهوم القوالب النمطية للإشارة إلى المعتقدات التي توجد لدينا عن أعضاء قومية ما أو ديانة ما أو جماعة عنصرية حيث يوجد لدى كل واحد منا عدد من التصورات والإدراكات والتوقعات لأعضاء الفئات الاجتماعية المختلفة من حيث ملاحظتهم الجسمية وقدراتهم العقلية وسماتهم الشخصية، وكان W.Lipman هو أول من أطلق في كتابه "الرأي العام" مصطلح القوالب النمطية للدلالة على تلك الصور الذهنية التي تمدنا بمعايير جاهزة للحكم على الأشياء وتفسير الأحداث التي قد لا نعلم عنها أكثر من العموميات، ثم شاع استخدام المصطلح في مجال السيكلوجيا الاجتماعية للدلالة على إدراك مقنن إلى درجة كبيرة لكل موضوع في فئة من الموضوعات أو على وجه الخصوص لكل أفراد فئة من الناس. (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص37)

ج. الاتجاه والرأي: الرأي مصطلح قريب من مصطلح الاتجاه ولاسيما في حديث الإنسان العادي في مواقف الحياة اليومية، يضاف إلى ذلك أن الآراء كثيرا ما تعتمد في الكشف عن الاتجاهات، وكثيرا ما أوردت قياسات الرأي العام أن نتائجها الخاصة بالرأي العام تعبر عن اتجاهات الناس نحو هذا الحزب أو ذاك، والرأي حكم شخصي يطلق على شخص أو حادثة أو علاقة في مناسبة أو ظروف ما يعبر عما يراه الفرد بشأن ما يطلق رأيه عليه، فإذا ما اتجه البحث إلى المقارنة بين المفهومين تبين أن الاختلافات بينهما يمكن أن يبرز في أكثر من وجه هي (1.الرأي حكم يطلق على حادثة محددة في مناسبة ما والأمر ليس كذلك في الاتجاه الذي يعد تهيؤ للسلوك باتجاه أمر ما يمكن أن يظهر ضمن شروط متنوعة وفي مناسبات مختلفة 2. الصبغة الانفعالية المرافقة للسلوك المعبر عن الاتجاه فهو أكثر بروزا من الصبغة الانفعالية في الرأي مع العلم أن العوامل الانفعالية مثل المشاعر وغيرها يمكن أن تدخل في تكوين الرأي كما يمكن أن تدخل في تكوين الاتجاهات 3. إمكانية التأكد من صحة الرأي أو الخطأ فيه من التطابق بين حكم صاحب الرأي وواقع الحال، أما في الاتجاه فلا تتوفر الفرص فيه للتحقق من تطابقه مع سلوك الفرد 4. الرأي سلوك واضح يوضع موضع الملاحظة المباشرة، أما الاتجاه فهو تهيؤ ضمني لا يلاحظ مباشرة بل تدل عليه أنماط من السلوك من بينها الآراء، (نعيم الرفاعي، 1982) ويضيف "خلفية وشحاتة" أنه يمكن التمييز بين الاتجاه والرأي من الأوجه التالية:

✓ على أساس أن الرأي هو اعتقاد خال من الدافعية والدينامية في حين يتسم الاتجاه بسيادة الخصائص الدينامية والدافعية.

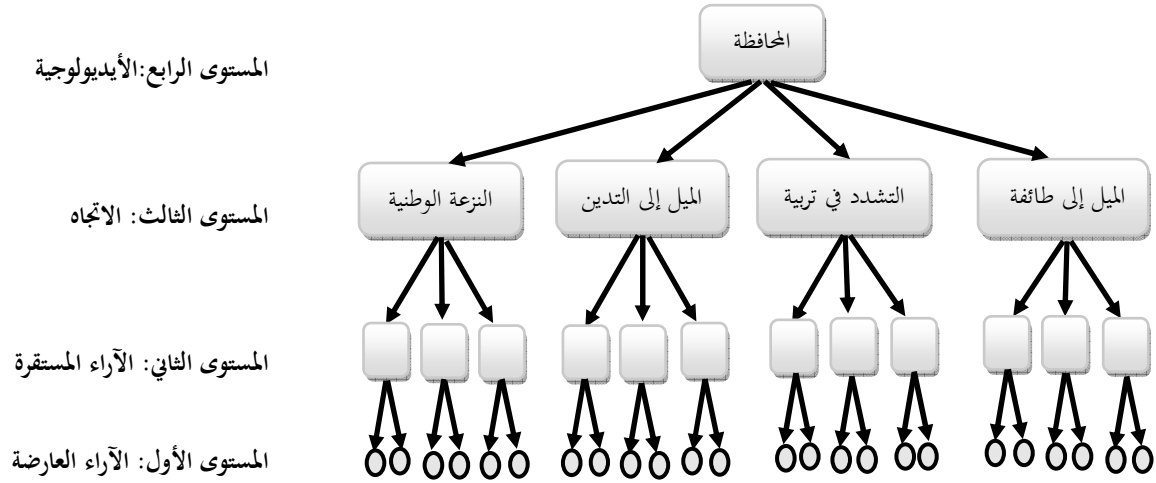
✓ يشير "أووسجود" بأن الآراء تتناول الوقائع ويمكن التحقق منها على أساس محكات ومعايير واقعية بينما تتناول الاتجاهات موضوعات تعتمد على الذوق tastes وترتبط بالجانب الانفعالي أو الوجداني ولا تقبل التحقق.

✓ الاتجاه حالة من الاستعداد والتأهب العقلي ذات دوام نسبي بينما يختلف الأمر بالنسبة للرأي الذي يعد عرضة للتغيير إذا لم تعد الشواهد أو الحقائق مؤكدة له، فهو عبارة عن إعلان وجهة النظر تتغير وفقا لتغير الموقف ذاته، ولا يعني ذلك أن الاتجاهات لا تتغير نهائيا فهي تتغير إلا أن تغييرها ليس بنفس البساطة والسرعة التي يتغير بها الرأي.

✓ يميز Lazarsfield بين الرأي والاتجاه على أساس أن الرأي يعد بمثابة متغير تابع يمكن ملاحظته في حين أن الاتجاه متغير وسيط intervening أو بناء افتراضي hypothetical construct .

✓ يميز Rokeach بين الرأي والاتجاه على أساس أن الرأي مجرد تعبير لفظي عن المعتقد والاتجاه والقيمة بالمقابل نجد أن Hartely & Hartely قد أوضحوا أنه لا يكفي النظر إلى الرأي أنه مجرد تعبير لفظي عن الاتجاه، فالرأي من طبقة أو مستوى سيكولوجي مختلف عن الاتجاه كما تختلف عنه من حيث علاقته بالسلوك في ضوء البساطة والتعقيد وبعد الخصوصية والعمومية، حيث أشار Eysenck إلى أن العلاقة بين الرأي والاتجاه تتمثل في مستويات أربع هي (مستوى أول يكون فيه الاتجاه نوعيا في مضمونه أو تحدده كلية ملامح معينة في الموقف الذي واجهه الفرد، المستوى الثاني: يوجد فيه نوع من الثبات في وجهات النظر للأفراد في مواقف مختلفة وهو مستوى الآراء، المستوى الثالث: ترتبط مجموعة من الآراء مع بعضها البعض مكونة اتجاهها معينة، المستوى الرابع ترتبط فيه مجموعة من الاتجاهات مع بعضها البعض بشكل يؤدي إلى الوقوف على مفاهيم أكثر تحديدا مكونة نمطا معيناً كالنمط المحافظ أو النمط المتحرر وهذا هو مستوى الأيديولوجية.) (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص ص 32-33)

شكل رقم (15) يوضح المستويات الأربع



المصدر: (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص34)

ح. الاتجاه والاعتقاد: المعتقد في مدلوله اللغوي ضرب من ضروب الارتباط بأمر معين، وفي مدلوله الاصطلاحي التصديق الجازم بشيء ما، وفي الظن والرأي تصديق لكنهما دون الاعتقاد، واليقين والإيمان من أسمى درجات الاعتقاد ويقومان على تصديق حازم لا يقبل الشك، وليس بلامزم في كل اعتقاد أن يكون وليد حجة منطقية حيث يرجع كثير من معتقداتنا السائدة إلى شيء من الثقة والتسليم بما قال الآخرون، والمعتقدات عموماً نوعان عقلانية يمكن التحقق منها من خلال براهين وحجج تؤيدها، ولا عقلانية وهي التي لا يستطيع الشخص التحقق منها لأن معلوماته مشوهة وغير صحيحة، وقد عرف Krech & crutchfield المعتقد بأنه "تنظيم له طابع الاستقرار والثبات للمدركات والمعارف حول جانب معين من عالم الفرد، أو هو نمط المعاني لمعرفة الفرد حول شيء محدد وتنظيم المعتقدات حول عدة أبعاد" حددها "روكيتش" وهي: البساطة في مقابل التعقيد أو التركيب، المركزية في مقابل الهامشية، المنطقية في مقابل اللامنطقية، الدقيقة في مقابل الخاطئة والمشوهة، الراسخة في مقابل المتغيرة، المؤكدة في مقابل غير المؤكدة. (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص35) وفي شأن العلاقة بين الاعتقاد والاتجاه فتمكن الإشارة إلى أن الاعتقادات أحكام ضمنية أو ظاهرة تدل على وجهة نظر الشخص بشأن خاصية أو خصائص أمر ما فهي تعبر عن الصحة أو الخطأ فيما ينسب إلى ذلك الأمر أو أنها تثبت في الذهن علاقة بين ذلك الشيء أو الأمر وبعض الخصائص، يضاف إلى ذلك أن الاعتقادات أفكار تعبر عن نوع من

الأحكام المعرفية وأنها لا تحمل الصبغة الانفعالية في أعماقها، أما الاتجاهات فلكل منها موضوعه وهي أوسع من موضوع الاعتقاد في تنوع حالات ظهورها، كما أن في الاتجاهات من صبغة انفعالية ما لا يوجد في الاعتقاد على وجه العموم ومع ذلك فإن من اللازم القول أن الاتجاه الواحد ينطوي على عدة اعتقادات ولكن دون أن يقف عندها أو يتطابق مع كل منها، فقد يبدو الاتجاه مختلفا مع هذا التصور القائل بأن الاعتقادات تتعلق بالجانب المعرفي أو المعلوماتي بينما ترتبط الاتجاهات بالجانب الوجداني، وعلى الرغم من إسهام المعتقدات في تشكيل وتكوين الاتجاهات فإنها تنتمي إلى المكون المعرفي بينما الاتجاهات إلى المكون الوجداني فقد يعتقد الفرد في موضوع ما لم تتكون عنه مشاعر إيجابية أو سلبية أي أن المعتقدات نحو موضوع ما يمكن أن توجد دون وجود اتجاه نحو هذا الموضوع والعكس ليس صحيح، ويتطلب ذلك من الباحث التعامل مع المفهومين بشكل مستقل فيمكن مثلا قياس معتقدات الشخص حول التدخين بمعزل عن اتجاهه نحو الموضوع ثم نفحص علاقة كل منهما بالآخر، أما فيما يتعلق بمفهوم نسق المعتقدات Belief system فيقصد به مجموعة من المعتقدات الفردية التي كونها الفرد حول موضوع ما في ضوء ما مر به من خبرات وتنظيم من خلال سلوكه. (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص 37)

خ. الاتجاه والأيدولوجية: الأيدولوجية هي إطار واسع وشامل يؤلف بين عدد كبير من اتجاهات الفرد التي يرتبط بعضها ببعض تمثل في مجملها مدركاته حول ذاته وبيئته المحيطة، أو هي عبارة عن الاتجاه الشامل الذي يمكن أن نطلق عليه فلسفة حياة الفرد وإن لم يقم بصياغتها وإدراكها بطريقة واعية، وقد أمكن لأيزنك في واحدة من دراساته الوصول إلى تحديد بعدين أساسيين للاتجاهات من خلال استخدامه لعدد كبير من مقاييس الاتجاهات (البعد الاول المحافظة في مقابل التحرر والبعد الثاني الشدة أو الغلظة في مقابل اللين) (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص 45)

د. الاتجاه والقيمة: يستوقفنا عنصر المقارنة بين المفهومين للوقوف عند جملة من المخططات التي تؤسس لكثير من قناعات الباحث في هذه الدراسة من خلال ارتباط كلا المفهومين بالطبيعة الاجتماعية لموضوع سلوك السائقين والبحث في إمكانية تصميم برنامج يؤسس لتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ويرتقي عن مجرد تعديل سلوكي إلى محاولة رسم خطة ذات بعد استراتيجي تستهدف توسيع رقعة التعديل يتجاوز الحالات الفردية إلى مستوى أشمل سيأتي تفصيل مخططه في عناصر لاحقة، فقد شغلت قضية العلاقة بين المفهومين حيزا كبيرا من اهتمام الباحثين ليس فقط في مجال السيكولوجيا الاجتماعية بل في علوم النفس والاجتماع وقد تأثر استخدام هذين المفهومين بأهداف

تلك البحوث ونوع التصميمات المستخدمة (عبد اللطيف خليفة ، 1992) محاولة التمييز بين المفهومين في مجال السيكلوجيا الاجتماعية هو أشبه بمحاولة التمييز بين الجينات والكروموزومات في مجال العلوم البيولوجية، فعلى المستوى الوصفي نجد أن الفرق بين القيم والاتجاهات هو الفرق بين العام والخاص، حيث تشكل القيم محددات لاتجاهات الفرد فهي أشبه ما تكون بتجريدات وتعميمات تتضح من خلال تعبير الأفراد عن اتجاهاتهم حيال موضوعات محددة، (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص42) وقدم كل من ديوي ولي Dewey & Lee مفهوم القيم على أساس ميتافيزيقي تحول من خلالها مفهوم القيم من اعتبارها ذات قيمة ذاتية إلى اعتبارها علاقات قائمة بين الفرد والموضوعات التي يرى أنها ذات قيمة وهي علاقة تحمل نوعاً من الرأي نحو الموضوع وتضم شعوراً واتجاهاً نحوه ومثل هذا التصور يتبين وبشدة درجة التعقيد في طبيعة القيم، كما يبرز جزء من التنظيم الذي يحكم سلوكياتنا ويعكس حاجتنا واهتماماتنا وأهدافنا وهو انعكاس ولو بدرجات مختلفة للنظام الاجتماعي والتراث الثقافي المتوارث عبر الأجيال (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص40) ويشير Shneider إلى أنه على الرغم من أهمية النواحي الانفعالية والعاطفية للقيم إلا أن الجانب العقلي لا يمكن إغفاله، فالقيم في جوهرها عمليات إنتقاء يقوم بها الفرد في مجالات حياته والتي تعكس اتجاهاته الأساسية وميوله العميقة ويحظى بكثير من الاحترام والتقدير، وهنا يتحدد جوهر التعقيد في مفهوم القيم - القيم نتاج اختيار والاختيار نفسه يستند إلى معايير وقيم ؟ وبيان ذلك أن الاختيار لا يتم في فراغ بل وفق أسس ثقافية نشأ وترعرع فيها الفرد، حينها تبدو القيم في شكل تنظيمات معقدة لأحكام عقلية انفعالية معممة نحو الأشخاص أو المعاني أو الأشياء بغض النظر عن كون هذه التقديرات صريحة أو ضمنية، ومن الممكن تصور هذه التقديرات على أساس امتداد أو متصل يبدأ من أقصى درجات التقبل إلى أقصى درجات الرفض، (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص42) فمفهوم القيمة أعم وأشمل من مفهوم الاتجاه لذا نجد بعض البحوث تتعامل مع مفهوم القيمة من خلال الاتجاه (سويف 1983) ويرى أن القيم تقدم المضمون للاتجاهات، فالاتجاهات إنما تمثل شكلاً أقرب ما يكون إلى الطابع التجريدي حيث تحدد للقيم هذا الشكل مضمونه وفحواه ويعبر عن وجهة النظر هذه بالقول إن الفرد يحمل آلاف الاتجاهات في حين لا يحمل إلا عشرات القيم فالقيم هي اتجاهات شاملة inclusive تشمل في مستوى أول حوافز، وفي الثاني دوافع، وفي الثالث اتجاهات ثم تأتي القيم في المستوى الرابع الأكثر عمومية، وهو منظور لا يزال قادراً على حسن تمثيل القيم ودراساتها بفاعلية، غير بعيد عن ذلك نجد من يميز بين القيمة والاتجاه على أساس أن الأولى

تشير إلى غاية مرغوبة بينما يشير الثاني إلى موضوع يحبه الشخص أو يكرهه، (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص37) وفيما يتصل بالمستويات الأربع نجد تصنيفا مشابها ينظر إلى الاتجاهات والقيم في مستويات مختلفة تمتد من الخصوصية إلى العمومية فالمستوى الأول يتمثل في المعتقدات والثاني في الاتجاهات ثم في المستوى الثالث حيث توجد القيم ثم المستوى الرابع والأخير يتمثل في الشخصية. (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص44)

هكذا تتضح درجة عمومية القيم وتخصص الاتجاهات من خلال أربعة مستويات أول يضم الاتجاهات النوعية، والثاني يتمثل في الآراء opinion الثابتة نسبيا، ثم المستوى الثالث حيث ترتبط الآراء مع بعضها البعض في شكل مكتمل مكونة اتجاهها محددًا، ثم المستوى الرابع والأخير حيث ترتبط مجموعة من الاتجاهات مع بعضها البعض مكونة ما يسمى بالأيدولوجيا وهو المنظور الذي كما أسلفنا لا يزال قادرا على التمكن من دراسة القيم والاتجاهات بفاعلية بحسن تمثله لغائية المفاهيم يسعى إليها الفرد كغايات جديرة بالرغبة، وتخضع هذه المفاهيم لتفاعل ديناميكي بين الفرد ومحدداته الخاصة في ضوء نوع معين من أنواع الخبرة وتكشف دلالة هذه القيم فيما تمليه على حاملها من اختيار توجه محدد في الحياة بكل حوامله، مع توظيف إمكاناته المعرفية والوجدانية والسلوكية وهو ما يشير إلى غائية القيم، وهو ما ذهب إليه "هولاندر" حين عرفها بأنها حالة غائية ويلخص مجمل الفروق بين المفهومين في الآتي:

- القيم هي المكون الأساسي خلف الاتجاهات وتشكل زملة أو مجموعة اتجاهات التي تربط بينها علاقة قوية وقيمة محددة.

- أن الاتجاهات أكثر قابلية للتغيير من القيم وأقل قابلية للتغيير من الآراء ويرجع ذلك إلى درجة الثبات النسبي للقيم التي تشكلها وتدعمها الثقافة أو الإطار الحضاري الخاص للأفراد والموضوعات.

- العلاقة بين القيم والاتجاهات ليست متسقة فقد تتضمن قيمة معينة اتجاهات متعارضة فقيمة الإنجاز على سبيل المثال قد تعني اعتقاد الفرد العمل في جو تنافسي أو العمل في كنف التعاون (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص42)

كما يميز "ميلتون روكيتش" بين القيم والاتجاهات على النحو التالي:

- يشير الاتجاه إلى تنظيم لمجموعة من المعتقدات التي تدور حول موضوع أو موقف معين في حين أن القيمة تشير إلى معتقد واحد وتشتمل على ضرب من ضروب السلوك المفضلة أو غاية من الغايات.

- في حين تتركز القيمة على الأشياء والمواقف يتركز الاتجاه حول موقف أو موضوع محدد.
 - تقف القيمة كمعيار بينما الاتجاه يقوم على عدد قليل من القيم التي تعد كمعايير.
 - عدد القيم التي يتبناها الفرد وتنظم في نسقه القيمي يتوقف على ما كونه الشخص أو تعلمه من معتقدات تتعلق يشكل من أشكال السلوك أو غاية من الغايات أما عدد ما له من اتجاهات فيتوقف على ما واجهه من مواقف أو أشياء محددة لذلك تزيد الاتجاهات في عددها عن عدد القيم.
 - تحتل القيم مكانة مركزية وأكثر أهمية من الاتجاهات في بناء شخصية الفرد ونسقه المعرفي.
 - يعتبر مفهوم القيم أكثر ديناميكية من الاتجاهات حيث ترتبط مباشرة بالدافعية في حين أن الاتجاهات ليست كذلك.
 - بينما تقوم القيم بدور أساسي في تحقيق الذات وتحقيق توافق الفرد نجد أن الاتجاهات تقوم بمثل هذه الوظائف ولكن بدرجة أقل (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص ص 43-44)
- ويضيف (الرفاعي 1982) يمكن القول أن القيم تولف نظاما عميق المكانة في بنية الشخصية ومن بين النظريات التي تناولت الشخصية بالدراسة من تقول أن الشخصية نظام قيم، والقيم متنوعة منها (العقلي، الاجتماعي، الأخلاقي، الجمالي، الاقتصادي) ويوضح تحليل أي منها على أنها تعبير عن هدف حياتي ومعيار لسلوك الفرد بينما لا يشكل الاتجاه معيارا للسلوك ولا يكون هو ذاته هدفا حياتيا، ومع ذلك فإنه يمكن القول أن الاتجاه تعبير داخلي عن قيمة أو مجموعة قيم وأن عمق القيم ونظام عموميتها من حيث الموضوعات التي تتناولها أعظم مما هي عليه الاتجاهات النفسية.
- ويميز "عماد الدين اسماعيل" بين القيمة والاتجاه على أساس أن اتجاهات الأفراد إزاء الموضوعات يمكن أن تكون موضوعا لأحكام القيم وذلك لأن كل اتجاه يمكن أن نحكم عليه من زاوية سلامته أو عدم سلامته وفق معايير اجتماعية معينة أو من حيث ما يكشفه من تناقض داخلي، ونحن في هذا كله قد نخضع الاتجاه لأحكام قيمية، إن هذا الاتجاه غير سليم من الناحية الاجتماعية أو أن هذا الاتجاه إيجابي ويجب تدعيمه وتنميته ولكن الاتجاه نفسه لا يتضمن بالضرورة حكما من أحكام القيمة أي أنه ليس من الضروري أن يكون الفرد قد أصدر حكما من أحكام القيمة على موضوع معين بشكل اختياري واعي حتى يتجه نحوه اتجاهها ما. (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص 44)

ذ. الاتجاه والسلوك: شغلت العلاقة بين المفهومين حيزا هاما من اهتمام الباحثين في مجال السيكولوجيا الاجتماعية عامة والاتجاهات النفسية على وجه التحديد من منطلق التداخل بين المفهومين في ظل تبدل المفهومين على مستوى التمثيل الذي تبناه الباحثون في دراساتهم من أجل ذلك يشير "تشكمان وجونسون" إلى أن الاتجاهات هي عبارة عن اتجاهات لفظية مستنتجة من خلال الاستجابة على المقاييس والاختبارات، أما السلوكيات فهي اتجاهات لفظية تلقائية يعبر عنها الفرد في مواقف الحياة المختلفة بشكل عادي وتلقائي، ويضيف "لامبارت" في ذات السياق أن فعل الصدق يعد سلوكا في حين أن العملية التقويمية لمفهوم الصدق تعد اتجاها، وهو ما يحيل إلى أن مفهوم السلوك يشير إلى الاستجابة الظاهرة الواضحة من قبل الفرد، بينما يشير الاتجاه إلى الاستجابة التقويمية الوجدانية للفرد والتي نستدل عليها من خلال عملية القياس، من أجل ذلك يعبر الباحثون عن الاتجاهات النفسية بالقول أنها بناء افتراضي أو متغير وسيط لا يلاحظ مباشرة ولا يشير إلى فعل معين بل هو تحديد لعدد من الأفعال والاستجابات التي ترتبط فيما بينها أو استخلاص لعلاقة دينامية بين الاتجاه كمتغير وسيط يفسر العلاقة بين ظروف سابقة يمكن ملاحظتها وأحداث سلوكية يمكن مشاهدتها. (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص45)

3.1. تأصيل مفهوم الاتجاه النفسي:

لئن اتسعت رقعة النقاش المتعلق بمفهوم الاتجاهات النفسية فإن ذلك مرده إلى الهاجس الذي لازم عملية البحث عن رؤية ملائمة تتمثل على نحو دقيق درجة تعقد المفهوم الذي اتسم منذ البداية بكثير من الجدل الفكري، وقد سبقت الإشارة إلى أن عدد التعريفات التي تناولته بالتوصيف فاقت (500) تعريف وعدم اتفاقها على خصائص محددة تضيق حيناً وتتسع حيناً آخر يحيل إلى استخلاصين مهمين، الأول هو درجة الاهتمام البالغ الذي أولاه الباحثون في مجال السيكولوجيا الاجتماعية لهذا المفهوم، حيث أكد "ألبورت" أن مفهوم الاتجاهات ربما كان أكثر مواضيع علم النفس الاجتماعي تميزاً، ولعل ما يبرر هذا التميز هو ارتباط المفهوم بمشكلات هي من صميم الاهتمام السيكولوجي الاجتماعي أبرزها درجة ارتباط النشاط الذهني والعقلي بالسلوك الفعلي والمركبي للناس بالإضافة إلى كون الاتجاه يجيب عن الطريقة التي تنتظم بها أفكار الأفراد عن البيئة التي يعيشون فيها ودرجة اتساق تلك الأفكار وارتباطها بالسلوك الفعلي وإمكانية التعديل التي يمكن إحداثها في تلك الأفكار، (كولن فريزر وآخرون ترجمة فارس حلمي، 2012، ص 317) أما الاستخلاص الثاني فقد عبرت عنه "غالينا اندرييفا" بالقول "إن بحوث (الأتيتود) الاتجاه النفسي لازمها عيان منهجيان عامان، من

جهة تجري البحوث كقاعدة عامة في ظروف المختبر وهو ما يبسط الأوضاع البحثية ويفصلها عن المحيط الاجتماعي الفعلي، ومن جهة أخرى حتى إذا انتقلت الاختبارات إلى الظروف "الطبيعية" فإن التفسيرات لن تبنى على كل حال إلا بالاستعانة بالبيئة المصغرة بمعزل عن دراسة سلوك الفرد في بيئة اجتماعية أوسع، وتضيف معلوم أن كمال (الأتيتود) قد ضاع من جراء المحاولات إيجاد أوصاف أكثر فأكثر تفصيلاً لخصائصه وبنيته، ولهذا تتلخص المهمة الأولى في العودة إلى تفسير النزعة الاجتماعية - الاتجاهات النفسية - بوصفها شكلاً كاملاً في إطاره الاجتماعي وليس الاختباري، والمهمة الثانية هي تبيان تأثير مجمل الظروف الاجتماعية التي تكون الاتجاه، (غالينا أندرييفا، 1982، ص361) ولا يمكن بلوغ ذلك دون معرفة الشروط الموضوعية التي ينبغي تمثلها قبل الإقبال على دراسة مفهوم الاتجاهات النفسية لوصف السلوك الاجتماعي للأفراد يحددها أهل التخصص على النحو الآتي : المستوى الأول وهو المستوى الذي يبحث في السمات السلوكية التي تميز أفراد المجتمع بشكل عام و الخصائص القومية، (national character) ضمن هذا المستوى تستهدف الدراسات كشف الصفات المعبرة عن نموذج الشخصية التي تمثل الثقافة العامة للمجتمع، وفي المستوى الثاني وهو مستوى الجماعات الأولية والثقافات الفرعية والسمات والأنماط السلوكية التي ترتبط بها القيم والاتجاهات والدوافع الاجتماعية والعمليات السيكلولوجية المختلفة مثل الإدراك ووسائل الاتصال والاقناع الجمعي... الخ، كما تتضمن الدراسة في هذا المستوى تأثير الفرد بالجماعة الأولية وتأثيره فيها والعلاقات المتبادلة بين أفراد الجماعة الواحدة، أما المستوى الثالث فهو يستهدف دراسة سلوك الفرد وهو يتطلب حصر العوامل المختلفة التي تؤثر في خلق السلوك الفردي... الخ، (نجيب ابراهيم وآخرون، 1961، ص171) ولا يمكن بأي حال من الأحوال الحياد عن هذه الضوابط إذا ما أردنا تحقيق دراسة تنفذ إلى عمق المفهوم وتحدد أبعاده تبعاً لمستوى الدراسة والتحليل الأنسب، من جانب آخر ومن منطلق إبستمولوجي فإن دراسة مفهوم الاتجاهات النفسية يمكن بلوغه بدراسة تقاليد مغايرة للمألوف، ونعني بذلك نشوء وتطور هذا المفهوم قد تشكلت على الأغلب في السيكلولوجيا الاجتماعية الغربية حيث جرى توجيهها صوب البنيان المقولي للسيكلولوجيا الاجتماعية الغربية وهو ما يطرح إشكالا إبستمولوجيا من جهة توظيف تلك المقولات على بيئة عربية حتى إذا ما توجهنا إلى ما يمكن تسميته بالسيكلولوجيا الاجتماعية العربية فإننا نصطدم بجملة عوائق أخرى لخصها مجتمعة مصطفى الحدية في مقال مطول موسوم بعنوان قضايا إبستمولوجية في علم النفس

الاجتماعي : علم النفس الاجتماعي العربي نموذجاً بأن الاخير يعاني من عوائق ثلاث بحسب التعبير الباشلاري وهي:

1. قصور في التصور النظري بالنسبة لموضوع علم النفس الاجتماعي.

2. قصور على مستوى المنهج.

3. قصور في خلفيات التعميم. (مصطفى حدية، 1987، ص70)

وهو ما حتم على الباحث التصرف بكثير من الحذر تقلصت معه دائرة المصادر والمراجع في هذا المطلب البحثي إلا من بعض العناوين الجادة التي شكلت نواة هذه المناقشة وهو ما ينسحب على الدراسة بشكل عام إذا ما أردنا بلوغ الأهداف على نهج سليم، ولن يكون ذلك ممكناً إلا من خلال الجمع بين تقاليد البحث بكل حواملها المفاهيمية والتقانية والتفسيرية والتأويلية التي تشكلت على مدار السيرة التاريخية للمفهوم تحت مظلة طرح نظري ومنهجي جديد يراعي خصوصيات البيئة المحلية تفادياً للمنزلق التي وقعت فيه العديد من البحوث السابقة، من هذا المنطلق وبحثاً عن حالات الاتفاق حول مفهوم الاتجاهات النفسية يشير "أوزنادزه" بأنها حالة الذات الزاخرة الكاملة حالة الاستعداد لنشاط معين، الحاجة التي يشترطها عاملان هما حاجة الذات والوضع الموضوعي المناسب، (غالينا أندرييفا، 1982، ص361) وهو التعريف الذي يمكن أن يتأسس عليه الفهم القويم لمفهوم الاتجاهات من ناحية الميل الذي يتبناه الفرد إلى اتباع سلوك معين من أجل تلبية حاجة معينة وفي وضع معين ما يلبث حتى يتوطد ويتم تثبيته مع التكرار في ذات الوضع، غير أن الاتجاه النفسي ينبثق بأتم معنى الكلمة ليس فقط من حاجة الذات وإنما من مصوغات اجتماعية مجاورة لأن الاتجاه النفسي هو المغزى الشخصي الناجم عن علاقة المبرر من الهدف العام للنزوع السلوكي، ما يمثل الطرح الذي ينسب إلى "توماس وزناتسكي" حينما درس تكيف الفلاحين البولنديين الذين هاجروا إلى أمريكا فأثبتت تبعتين يستحيل بدونهما وصف العملية وهما 1. تبعية الفرد حيال التنظيم الاجتماعي 2. تبعية التنظيم الاجتماعي حيال الفرد وقد اقترح "توماس وزناتسكي" الإشارة إلى هاتين التبعيتين بواسطة مفهومي القيمة الاجتماعية لأجل وصف التنظيم الاجتماعي والنزعة الاجتماعية - الاتجاه النفسي - لأجل توصيف الفرد هكذا ظهر مفهوم الاتجاه النفسي رافقه ازدهار عاصف وأصيل في بحثه وقد خيل للباحثين أن قضايا كثيرة مدروسة سابقاً من قضايا البسكولوجيا الاجتماعية لم تكن تفعل غير أن تنتظر اكتشاف الأتيود لتفسيرها وبرزت معه جملة من المحددات 1. حالة معينة للوعي والجهاز العصبي 2. الاستعداد

المعبر عنه للفعل 3. منظم 4. على أساس التجربة السابقة 5. يمارس تأثيرا موجها وزاخما في السلوك وهو ما يثبت تبعية الاتجاه حيال الخبرة السابقة ودور الضابط المهم في السلوك، وهو ما يحيل إلى معاودة قراءة تعريف "أوزنادزه" بكثير من التبصر والتفكير في غياب عنصر التجربة السابقة في طبيعتها الاجتماعية الأمر الذي حاول تمثله وإعادة انتاجه الباحث السوفيائي "يادوف" تحت مسمى المفهوم الترتيبي لضبط السلوك الاجتماعي، وهذا ملخص لأهم ما يشير إليه منظور الباحث السوفيائي حول مفهوم الاتجاهات النفسية بحيث ينطلق من فكرة تتلخص في كون الإنسان يملك نظاما معقدا من مختلف التشكيلات التربيبية التي تضبط سلوكه ونشاطه وهي منظمة بتسلسل تراتبي وفق مستويات متفاوتة العلو وأن تعريف هذه المستويات للضبط الترتيبي للسلوك الاجتماعي للفرد تجري على أساس ما خطط له "أوزنادزه" وبموجب هذا المخطط ينبثق الاتجاه دائما في حال وجود حاجة معينة من جهة ووضع معين لتلبية هذه الحاجة، وهو ما يمكن تمييزه عن طرح "أوزنادزه" الذي لم يبرر إلا الحاجات البدائية وأوضاع معقدة لتلبيتها وفق هذا افتراض "يادوف" أن تشكيلات تربيبية مغايرة تفعل فعلها في مستويات أخرى من الحاجات وفي أوضاع أشد تعقيدا بما فيها الأوضاع الاجتماعية، وأنها تنشأ في كل مرة عند لقاء مستوى معين من الحاجات ومستوى معين من الأوضاع لتلبيتها، (غالينا أندرييفا، 1982، ص362) يبدو من الوهلة الأولى طرحا في غاية التعقيد يتطابق مع أو يكاد يكافؤ درجة تعقيد مفهوم الاتجاه النفسي، ومن الضروري وإن على نحو اصطلاحي وضع تسلسل الحاجات المراتبي أم تسلسل الأوضاع ضمن مخطط يسهل تمثل الحالات التي يتصرف فيها الفرد، وفي هذا الطرح يجري تصنيف الحاجات بموجب أساس واحد هو تموضع الشخصية في ميادين النشاط الاجتماعي (تسلسل الحاجات يحدد انتاج النشاطات) ومنه يقيم "يادوف" تسلسلا يشمل الميدان الأول: الذي تتحقق فيه حاجات الإنسان وهو المحيط العائلي الأقرب، الميدان الثاني هو الفئة الاتصالية الصغيرة التي يتصرف الفرد فيها مباشرة في إطارها، الميدان الثالث: وهو ميدان أوسع للنشاط يرتبط بميدان معين هو ميدان العمل والمعيشة وأوقات الفراغ، وأخيرا الميدان الرابع وهو ميدان النشاط المفهوم على أنه بنية اجتماعية طبقية معينة يتدرج فيها الفرد من خلال استيعاب قيم المجتمع الأيديولوجية والثقافية، من جانب آخر جرى اقتراح تسلسل إصطلاحي بالقدر نفسه للأوضاع مبنية حسب مدة الزمن الذي تبقى فيه الصفة الأساسية لظروف النشاط، وعليه تكون أوضاع الأشياء القصيرة الأجل والمتغيرة بسرعة في المستوى الأول والأدنى من الأوضاع وفي مستوى الأوضاع الثاني تتدرج أوضاع

التعاشر أو التفاعل الذي يميز نشاط الفرد في إطار الفئة الصغيرة، وفي ميادين العمل وأوقات الفراغ تتواجد ظروف النشاط الأشد ثباتاً وهو ما يحدد المستوى الثالث للأوضاع، بينما يتضمن المستوى الرابع ظروف نشاط أطول زمناً ثابتة وتلازم ميداناً أوسع لنشاط الفرد الحيوي وفي إطار طراز معين للمجتمع وبيئة عمله الاقتصادية والسياسية والأيدولوجية الواسعة. (غالينا أندريفا، 1982، ص363) ومما يضيفي نوعاً من العمق في التحليل لهذا المتصور حول مفهوم الاتجاهات هو الإشارة التي قدمها "يادوف" إلى تقاطع كل مستوى من الحاجات وأوضاع تلبيتها، وعلى التوالي تبرز أربع أنواع للترتيبات هي:

- المستوى الأول تشكله نزعات مثبتة إبتدائية كما فهمها "أوزنادزه" فهي تتشكل على أساس الحاجات الحيوية في أبسط الأوضاع في ظروف المحيط العائلي وفي أدنى أوضاع الأشياء ويمكن الإشارة إلى مستوى الترتيبات هذا على أنه نزوع Set.
- المستوى الثاني: يضم هذا المستوى ترتيبات أشد تعقيداً تتشكل على أساس حاجات الإنسان في التعاشر الذي يقوم به في الفئة الصغيرة بالتالي في الأوضاع التي يحددها النشاط في هذه الفئة، وهنا يتلخص دور الترتيبات الضابط في كون الفرد يبني علاقات معينة بتلك الموضوعات الاجتماعية المدرجة في النشاط في مستواه المعني، إن الترتيب من هذا النوع يتطابق مع الاتجاهات النفسية التي تتميز ببنية معقدة ثلاثية العناصر بالمقارنة مع النزوع (Set) المثبت البدائي ويتضمن عنصر العرفان وهو إدراك موضوع الاتجاه النفسي والعنصر الوجداني الانفعالي أي التقييم الهيجاني واستظهار مشاعر الميل أو النفور حيال الموضوع والثالث هو العنصر السلوكي أي السلوك المنسجم حيال الموضوع ومضمون الاتجاه.
- المستوى الثالث: يتطابق مع ترتيبات ينعكس فيها الاتجاه العام لصالح الفرد في ميدان ملموس للنشاط الاجتماعي (عمل ملموس) والمقصود هنا النزعات الاجتماعية القاعدية التي ليست تعبيراً عن الموقف من موضوع اجتماعي منفرد بقدر ما هي تعبير عن موقف من ميادين اجتماعية ما أهم شأننا والنزعات الاجتماعية القاعدية - القيم - مثلها مثل الاتجاهات بنية ثلاثية العناصر.
- المستوى الرابع: يضم المستوى الأعلى من الترتيبات ويشكل نظام توجيهات الفرد القيمية وعليه تكون الاتجاهات القيمية ضرباً من تشكلات تربيبية ولكنها تتميز عن المستويات السابقة للترتيبات بكونها تضبط سلوك ونشاطات الفرد في أهم أوضاع نشاطه الاجتماعي

وفي نظام التوجهات القيمة يتجلى موقف الفرد من أهداف النشاط الحيوي ومن وسائل تلبية هذه الأهداف وظروف تلبيتها والتي لا يمكن أن يعينها غير الظروف الاجتماعية العامة وطرار المجتمع ونظام مبادئه الاقتصادية والسياسية والأيدولوجية (غالينا أندرييفا، 1982، ص 364)

ومما يضيفي مسحة الأهمية على هذا الطرح هو عنايته بمكونات الاتجاه النفسي من واقع أن عنصر العرفان وعنصر الانفعال وعنصر السلوك يتجلى في أشكال خاصة في أعلى مستويات الترتيبات، والأهم من ذلك هو الوزن النسبي لكل عنصر تختلف عن وزن الآخر في كل واحدة من تلك المستويات، فمن الطبيعي أن يضطلع عنصر الانفعال بدور كبير في أوصاع أبسط نسبيا إذا اقتضت الضرورة العمل مع مواضيع اجتماعية ملموسة إلى هذا الحد أو ذاك، أما أعلى المستويات لضبط سلوك الفرد ونشاطه حيث لا يمكن إلا شرط فهمه وإدراكه في مفاهيم معقدة جدا فهذا أمر آخر حينها يصبح عنصر العرفان التعبير المهيمن عند تكوين الترتيبات، فلا يمكننا تصور أن نظام توجيهات الشخصية القيمة الذي يشمل العلاقة بالقيم الأساسية للحياة كالعمل والأخلاق والأفكار السياسية يبنى على الأغلب على تقييمات هيجانية، وهكذا يتيح لنا تعقد النظام التسلسلي فهم التفاعلات الحاصلة بين مكونات الاتجاه النفسي وأوزانها النسبية في مختلف الأوضاع المرتبطة بميادين النشاط المختلفة في حياة الفرد. (غالينا أندرييفا، 1982، ص 365)

1.3.1. في العلاقة بين الاتجاه والسلوك:

لا يمكن بأي حال من الأحوال الخوص في محاولة لتحديد مفهوم الاتجاهات النفسية دون الفصل في قضية شغلت حيزا من الاهتمام في السيرة التاريخية للبحث في مفهوم الاتجاهات النفسية وعلاقتها بالسلوك، وقد شكل سؤال من شاكلة هل فعلا يمكن التأسيس على معطيات مقاييس الاتجاهات وتوقع السلوك الصادر عن الأفراد؟ حقيقة جوهر هذا الانشغال عبرت عنه مراجع قليلة في الموضوع وقعت بين أيدينا فلا ضير إذا من مناقشتها وإعطاء مبرر آخر للبحث في سلوك السائقين، ويعبر عن تلك المشكلة البحثية باسم مفارقة لابيير (paradoxe Lapierre) وتكشف هذه المفارقة من خلال الاختبار الشهير الذي قام به "لابيير" سنة (1934) حيث عرفت تلك الفترة وجود اتجاهات تعصبية اتجاه الصينيين والجاليات المقيمة في الولايات المتحدة الأمريكية عموما، وفي التجربة يجوب "لابيير" مع طالبين صينيين -بعض المراجع تشير إلى أنهما زوج صيني- ربوع الولايات المتحدة الأمريكية حيث زاروا (252) فندقا وفي جميع الأحوال تقريبا (ماعدا حالة

واحدة) استقبلوهم استقبالا عاديا متناسبا مع معايير الخدمة الفندقية ولم تظهر أية فوارق بين الخدمة الموجهة إلى "لابيير" والخدمة الموجهة إلى الزوج الصيني، بعد انتهاء الرحلة وبعد مرور سنتين أرسل "لابيير" إلى (251) فندقا رسائل تضمنت طلبا بالجواب عما إذا كان يمكنه أن يأمل من جديد في الضيافة إذا ما زار الفندق برفقة الطالبين الصينيين نفسيهما فجاءت الأجوبة من (128) فندقا وقد أعرب واحد فقط على الموافقة بينما ورد الرفض في (52%) من الأجوبة في حين تضمنت الأجوبة الأخرى عبارات التهرب والاعتذار، وقد فسر "لابيير" هذه المعطيات بحيث يظهر فرق بين الاتجاه (نحو القومية الصينية) وسلوك أصحاب الفنادق الفعلي، ومن الأجوبة على الرسائل يمكن الاستنتاج بوجود اتجاه سلبي بينما لم يتكشف هذا في السلوك الفعلي بل يتطابق السلوك على العكس مع الأتيود الإيجابي، (غالينا أندرييفا، 1982، ص365) مما خلف انطبعا بأنه لا جدوى من دراسة هذه الظاهرة إذا كان الفعل لا يبنى وفقها وقد أدى ذلك فعلا إلى هبوط مستوى الاهتمام بموضوع الاتجاهات إلى حين بروز تقاليد جديدة في قياس الاتجاهات وجهت جملة من الانتقادات المنهاجية التي اتبعتها بحث "لابيير" من بينها الفترة الزمنية الفاصلة بين ملاحظة السلوك الفعلي وجمع المعلومات عن الاتجاهات ضد الصينيين، ومن المحتمل جدا أن لا يكون الأشخاص الذين قدموا الخدمة للصينيين هم أنفسهم الذين أجابوا عن سؤال الاستبيان وغيرها من الانتقادات، (كولن فريزر وآخرون، 2012، ص319) في السنوات اللاحقة وردت تدابير مختلفة لأجل تدليل مصاعب قياس الاتجاهات كما وردت تفسيرات جديدة تبرر تلك المفارقة بين الاتجاه والسلوك الفعلي لعل أبرزها ما قدمه "روكيتش" وهي فرضية مفادها أنه يوجد لدى الفرد في آن واحد اتجاهان من الموضوع ومن الوضع، وقد يشغل تارة اتجاه وتارة أخرى يشغل الاتجاه الآخر، وفي مفارقة "لابيير" كان الاتجاه من الموضوع - الصينيين سلبيا ولكن الاتجاه نحو الوضع تغلب، وهو ما يشير إلى فكرة اختلاف تجلي جانبي الاتجاه المختلفين العنصر الانفعالي والعنصر العرفاني. (غالينا أندرييفا، 1982، ص360)

ومن واقع المفهوم يمكننا أن نفسر نتائج اختبار "لابيير" تفسيراً من منظور الفرق بين الاتجاه المعلن شفويا وبين السلوك الفعلي لا يفسره اشتراك الاتجاه من الموضوع والاتجاه من الوضع في ضبط سلوك أو واقع هيمنة العنصر العرفاني تارة أو العنصر الهيجاني تارة أخرى وحسب بل تفسره كذلك اعتبارات أعمق ففي كل وضع يعينه من أوضاع السلوك تعمل مستويات مختلفة من الترتيبات قد تختلف بحكم مضمونها، ففي الوضع الذي وصفه "لابيير" كان يمكن أن تتكون

التوجهات القيمية لأصحاب الفنادق بوصفهم ممثلي شريحة اجتماعية معينة بتأثير معايير الأيديولوجية السائدة وأن تنطوي على موقف سلبي من الأشخاص من أصل غير أمريكي ولربما على قوالب كاذبة حيال الفئة الإثنية الصينية، إن هذا المستوى من الترتيبات هو الذي وضع الجواب الكتابي عن السؤال الذي طرحه "لايبير" ولكن في وضع حل مسألة إنزالهم في الفندق حلا ملموسا عمل مستوى ترتيبات آخر الذي يضبط تصرفا مألوفاً وأوليا ولهذا لم يكن ثمة بين هذا الاتجاه وبين السلوك الفعلي أي تناقض، وكان الفرق بين الترتيب من مستوى العالي وبين السلوك في وضع من مستوى مغاير، ولو تسنى بمنهاجية ما استيضاح طابع السلوك الفعلي في مستوى القرارات الحيوية المبدئية لا قيم البرهان هناك أغلب الظن على تطابق التوجهات القيمية والنشاط الفعلي، وهناك يثبت هذا المفهوم حقه في الوجود بوصفه موديلاً توضيحياً في حل تفسير المعطيات الاختبارية . (غالينا أندرييفا، 1982، ص 360)

مما سبق عرضه عرف الباحث الاتجاهات على أنها النحو:

"استجابة نفسية عامة عند الفرد نحو مثيرات محددة مرتبطة بموضوع معين في البيئة التي يعيش فيها الفرد، تنظمها وتوجهها خبرات الفرد السابقة بما يكفل تقديمها وتعميمها على سلوكياته في المواقف والظروف المشابهة، وتعكس تفاعل مكونات ثلاث (معرفي) يضم أفكار الفرد ومعارفه ومعتقداته حول موضوع الاتجاه، (وجداني) جملة المشاعر والخصائص الوجدانية المتعلقة بموضوع الاتجاه، و(سلوكي) يعكس استعداد الفرد لاستجابة محددة نحو موضوع الاتجاه، لتركيب ثابت نسبياً يوجه سلوك الفرد بعيداً أو قريباً نحو عناصر بيئته".

4.1. مفهوم الاتجاهات النفسية: الوظيفة والأنواع :

يعترف كثير من الباحثين بوجود حالات خاصة للفرد تسبق سلوكه الفعلي، والتي ناقشها "مياسيشف" في مفهومه عن علاقات الإنسان بأنها تفسر وتوضح بالضبط اتجاه سلوك الفرد مستقبلاً (غالينا أندرييفا، 1982، ص 353) ويضيف السيد (1954) بأنها دوافع عامة مكتسبة، إدراكية في نشأتها الأولى وبعض أهدافها وهي في تكوينها ومقوماتها وأركانها تتخذ لنفسها وظائف عامة وخاصة تسمح بتحقيق أهداف الفرد داخل الجماعة، وهي ديناميكية في تفاعلها مع الموقف الذي يحتوي الفرد والبيئة فهي بذلك إدراكية، وظيفية وديناميكية. (فؤاد السيد، 1954، ص 253)

وقد حاولت جملة من النظريات تفسير المفهوم وتوقعه في سيرورة السلوك الصادر عن الأفراد حيث تشير النظرية الإدراكية في تفسير الاتجاهات لصاحبها "كانتريل" الذي يذهب في اعتقاده حول مفهوم الاتجاهات أن الإدراك مكون وعامل رئيس في تشكل الاتجاهات من منطلق أنه سلوك يهدف إلى غرض ينطوي تحت مظلة الهدف العام للفرد، فيدرك الأحداث والأشياء التي ترتبط ارتباطاً قوياً بماضيه وأغراضه الراهنة، ويلم بمدخل البيئة فيفهم عنها رموزها التي ترشده إلى حل مسأله المختلفة، وبذلك تتأثر اتجاهات الفرد بإدراكه وكذا إدراك الآخرين، وبعامل التكرار يزداد الاتجاه ثبوتاً واستقراراً، حيث يميل الفرد إلى تقليد الآخرين في اتجاهاتهم الناجحة التي تعكس في تصوره استقراءً مناسباً للموقف، وتتغير الاتجاهات تبعاً لتغير أهدافها فتنشأ الاتجاهات حينما تعجز القديمة عن تحقيق أهداف الفرد والجماعة. (فؤاد السيد، 1954، ص 253) من جانب آخر ورد التفسير التكويني والوظيفي للاتجاهات الذي انبثق من مستخلصات نتائج دراسات الباحثين في جامعة "هارفارد" حول اتجاهات الشعب الأمريكي نحو روسيا، إلى أن الاتجاهات مظهر من مظاهر التكوين الهرمي للشخصية، بل وعامل رئيس في ترسب القيم في أعماق سيكولوجيا الفرد المرتبطة بحاجاته، وتشير الأبحاث ذاتها إلى أن مقومات الاتجاه ترجع إلى المستوى المعرفي للشخصية ومستوى الإدراك الزمني للأحداث المقبلة، وترتبط بالأبعاد الوجدانية للشخصية في نواحي شدتها الانفعالية (فؤاد السيد، 1954، ص 254)، ويمكن تلخيص الناحية الوظيفية للاتجاهات إضافة إلى ما سبق الإشارة إليه (1. وظيفة التكيف: وهي ما يسمى الوظيفة النفعية التوفيقية حيث يوجه الاتجاه صوب المواضيع التي تساعد الفرد على بلوغ أهدافه 2. وظيفة المعرفة حيث يعطي الاتجاه تعليمات مبسطة بصدد أسلوب السلوك حيال موضوع ملموس 3. وظيفة التعبير: وتسمى أحياناً وظيفة القيمة حيث يقوم الاتجاه بدور وسيلة دفاع أو تحرير للذات من التوتر الداخلي 4. وظيفة الدفاع حيث يسهم الاتجاه في حل نزاعات الفرد الداخلية في خضم صراع داخلي بين متطلبات الذات والمتطلبات البيئة الاجتماعية ومن الباحثين من يحتزل الأنا الاجتماعية في اتجاهات الفرد نحو الموضوعات. (غالينا أندرييفا، 1982، ص 357)

ولعل التفسير الأكثر إقناعاً في بحوث السيكلوجيا الاجتماعية المتعلقة بمفهوم الاتجاهات النفسية ما قدمه كل من (كرتش وكرتشفيلد) تحت مسمى التفسير الديناميكي للاتجاهات حيث يقدم المفهوم كوسيط ديناميكي يقع بين العمليات النفسية الأساسية والفعل ذاته، وهي تهدف - الاتجاهات النفسية - إلى تنظيم الدوافع والوجدان والإدراك والعمليات النفسية الأخرى تنظيمًا

تكاملها متسقا يساير البيئة ويؤثر فيها، بناء على هذا يصبح دور الاتجاهات العمل على تخفيف حدة التوتر التي يعانيها الفرد في محاولاته للوصول إلى أهدافه من خلال إضفاء معنى ومغزى وكذا دلالة لنشاطاته، وهي بذلك كله تُرشد الفرد في نواحي الحياة المختلفة وهو ما يضفي صفة الدينامية على الاتجاهات. (فؤاد السيد، 1954، ص255)

جل النظريات التفسيرية السابقة مهدت طريقا فسيحا للنفاذ إلى عمق المفهوم وتحديد أشكال وصور بروزه فظهرت عديد التصنيفات لمفهوم الاتجاهات من بينها:

✓ **الاتجاه العام والاتجاه النوعي:** فالالاتجاه العام هو الاتجاه الذي يهتم بعموميات موضوعات متعددة ومتقاربة، مثل الاتجاه نحو بلد معين سواء كان إيجابيا أو سلبيا، وهو أكثر الاتجاهات استقرارا ويحتاج تغييره إلى تقنيات عملية من نوع خاص، أما الاتجاه النوعي فهو الاتجاه الذي يختص بجزئيات أو جزء من الموضوع الذي يدور حوله الاتجاه، مثل اتجاه الفرد نحو طعام شعب معين دون دراسة باقي أجزاء موضوع الاتجاه، وهو أقل ثباتا من الاتجاه العام. (فؤاد السيد وسعد عبد الرحمن، 1999، ص258)

✓ **الاتجاه الفردي والاتجاه الجمعي:** فالالاتجاه الفردي: هو ذلك الاتجاه الذي يتبناه ويؤكدده فرد واحد من أفراد الجماعة من حيث النوع أو الدرجة، ومعنى ذلك أن الفرد يحمل اتجاهها خاصا نحو مدرك يكون في بؤرة اهتمامه هو يسمى ذلك اتجاهها فرديا، أما إذا كان هذا المدرك في مجال الجماعة ويكون لكل فرد من أفرادها اتجاهها نحوه يختلف عن الفرد الآخر كان ذلك أيضا اتجاهها فرديا، ويمكن أن نلاحظ ذلك بين أعضاء الأسرة الواحدة كجماعة اجتماعية حيث نجد اتجاهات فردية نحو أنواع الأطعمة المختلفة على سبيل المثال لا الحصر، أما الاتجاه الجمعي فهو ذلك الاتجاه الذي يشترك فيه عدد كبير من أعضاء الجماعة مثل اتجاههم نحو نوع خاص من أنواع الرياضات أو غير ذلك من الموضوعات، ومن الوارد أيضا أن يختلف أفراد الجماعة في اتجاههم هذا من حيث الدرجة أو الشدة. (فؤاد السيد وسعد عبد الرحمن، 1999، ص258-259)

✓ **الاتجاه المعلن والاتجاه السري:** فأما الاتجاه المعلن: فهو ذلك الاتجاه الذي يسلك الفرد بمقتضاه في مواقف الحياة اليومية دون حرج أو تحفظ، وبذلك يمكن القول بأن مثل هذا الاتجاه غالبا ما يكون متفقا مع معايير الجماعة ونظمها وما يحكمها من قيم، وغالبا ما يكون هذا الاتجاه متوسط الشدة لعدم وجود ضغوط اجتماعية ما تحاول كبته وكفّه وإيقافه ومنع الفرد من أن يعبر عنه سلوكيا، بينما الاتجاه السري هو ذلك الاتجاه الذي يحرص الفرد على إخفائه ويميل في كثير من

الأحيان إلى إنكاره ظاهريا ولا يسلك بما تمليه مقتضيات هذا الاتجاه أمام الآخرين، وغالبا ما يكون هذا الاتجاه غير منسجم مع قوانين الجماعة وأعرافها وما يسود فيها من معايير، وغالبا ما يكون هذا الاتجاه عالي الشدة نتيجة الممانعة التي يواجهها من القوى الضاغطة في الجماعة، ويمكن القول كذلك أن الاتجاه المعلن ينمو ويتطور نتيجة الاحتكاك المباشر بعناصر البيئة الخارجية، في حين أن الاتجاه السري يتبلور بعيدا عن الخبرات الاجتماعية بل نتيجة الخبرة غير المباشرة كتلك الخبرة التي تبنى على عمليات التخيل والتفكير المجرد أو المثالية البعيدة. (فؤاد السيد وسعد عبد الرحمان، 1990، ص259)

✓ **الاتجاهات الموجبة والاتجاهات السالبة:** الاتجاهات الإيجابية: تكون الاتجاهات ايجابية عند الفرد عندما تنحو به نحو شيء معين، وترتبط هذه الاتجاهات بتأييد كل ما يتعلق بها من جميع جوانبها، مما يجعله باديا على سلوك الفرد في صورة دفاع ودعوة لهذا الاتجاه، مثل الاتجاه نحو النظافة والذي يكون بالدعوة لنظافة المدينة، ونظافة المنزل ونظافة المرافق العامة أما الاتجاهات السلبية فهي الاتجاهات التي تبتعد بالفرد عن موضوع معين، مما يجعله يرفض كل ما يتعلق بهذا الموضوع والتشهير به والدعوة لمحاربتة، مثل التمييز العنصري في بعض البلدان، حيث تتكون اتجاهات سلبية عند الأفراد يظهر من سلوكهم على شكل عدم الاختلاط وعدم المشاركة في الحكم... الخ . (طلعت عبد الرحيم، 1988، ص 107 - 109).

كل تلك الأصناف من الاتجاهات ومهما تنوعت فإنها لا تحيد عن أداء جملة من الوظائف حصرتها بحوث السيكلوجيا الاجتماعية في الوظائف التالية:

● **وظيفة تحقيق الذات:** يتبنى الفرد عادة مجموعة اتجاهات توجه سلوكه وتتيح له فرصة التعبير عن ذاته ومكانته في المجتمع كما تدفعه اتجاهاته بقوة وفعالية للمثيرات المختلفة الأمر الذي يؤدي إلى تحديد معالم مكانة الفرد في الجماعة. (ناصر الغامدي، 2006، ص27)

● **وظيفة معرفية:** تعمل الاتجاهات النفسية على توسيع نطاق التفكير والمعرفة لدى الفرد من خلال البحث عن المعارف والمعلومات التي تساعد في توفير معايير وأطر مرجعية تسمح للفرد بتنظيم معارفه ومدرجاته للأمور من حوله وتفسيرها وبالتالي اتخاذ مواقف محددة سواء كانت إيجابية أو سلبية. (عابد الزهراني، 2006، ص13)

● **وظيفة الدفاع عن الذات:** يواجه الأفراد في حياتهم اليومية ضغوطا ترجع إلى عوامل بيئية داخلية وأخرى خارجية، ولمواجهة تلك الضغوط يقوم الفرد بالتمسك باتجاهاته من أجل

استخدامها في الدفاع عن ذاته وبالتالي التخفيف من حدة القلق والتوتر المنبثق عن تلك الضغوط، وهو ما يؤمن بدوره وظيفة الدفاع عن الذات. (عابد الزهراني، 2006، ص 14)

● وظيفة التعبير عن القيم: تهدف الاتجاهات التي يتبناها الفرد إلى التعبير عن الذات واستقلاليتها، وهي الاتجاهات التي تتفق مع قيمهم المنبثقة من البيئة الاجتماعية التي يعيشون فيها، ومن ثم فإن اتجاهات الأفراد تترجم ثقافتهم القيمية، ومن الصعوبة بما كان العثور على فرد يتبنى اتجاهات تتنافى وتتعارض مع قيمه وعاداته. (عابد الزهراني، 2006، ص 14)

● وظيفة التكيف وإشباع الحاجات: تعد الاتجاهات إحدى الوسائل والطرق المساعدة على تحقيق تكيف الفرد مع بيئته ومحيطه، فالعامل في المؤسسة يسعى إلى تبني اتجاهات تتفق واتجاهات جماعة العمل من أجل بلوغ أهدافه هو وأهداف المنظمة، وكذا الفرد في الحياة اليومية فهو يبحث عن القبول الاجتماعي داخل مجتمعه، وهو في سبيل ذلك يتعين عليه بلوغ حالة من التجانس والتوافق بين اتجاهاته والاتجاهات المعبر عنها في مجتمعه في صورة المعايير السائدة. (عابد الزهراني، 2006، ص 14)

ويضيف "الزهران" إلى ما سبق جملة الوظائف التالية:

- يحدد الاتجاه طرائق السلوك ويفسرها.
- تنظيم العمليات الانفعالية والمعرفية إزاء الموضوعات في المواقف المختلفة.
- تيسر توجيه السلوك في المواقف المختلفة على نحو من الاتساق بعيدا عن التردد والتفكير مطولا.
- تبلور وتوضح علاقة الفرد بعامله الاجتماعي. (حامد الزهران، 1977، ص 103)

5.1. تكوين الاتجاهات النفسية:

1.5.1. عوامل وشروط تكوين الاتجاهات النفسية:

أ. **التكامل:** تتكون الاتجاهات النفسية حينما تتكامل الخبرات الفردية المتشابهة في وحدة كلية تنحو إلى تعميم هذه الخبرات، وتصبح هذه الوحدة إطارا ومقياسا تصدر منه أحكامنا واستجاباتنا للمواقف الشبيهة بمواقف تلك الخبرات الماضية. (فؤاد السيد، 1954، ص 246)

ب. **التمايز:** يؤدي تعميم الخبرات الفردية المتتالية إلى تحديد الاتجاه تحديدا واضحا وقويا وهو ما يسمو بالاتجاه نحو حالة النضج، فينفصل ويتمايز عن بقية الاتجاهات الأخرى وتكتمل معالم مكوناته. (فؤاد السيد، 1954، ص 246)

ت. **الانفعالات الحادة:** للخبرات الانفعالية أثر قوي في تكوين الاتجاهات، فلو أن فردا يحمل إيجابيا نحو شعب أو بلد ما ثم تعرض لخبرة انفعالية قاسية مرتبطة بهذا البلد، فإن اتجاه الفرد نحوه سيتغير تبعا لتلك الخبرة الانفعالية الحادة. (فؤاد السيد، 1954، ص 247)

2.5.1. مراحل تكوين الاتجاهات النفسية:

يشير "بوجوفيتش" في معرض الحديث عن تكون الاتجاهات النفسية للفرد في سن الطفولة، يتكون الاتجاه النفسي عند الفرد وينمو ويتطور من خلال تفاعل الفرد مع بيئته بعناصرها ومقوماتها، وبهذا المعنى يصبح الاتجاه في حد ذاته دليلا على نشاط الفرد وتفاعله مع بيئته، وحينما يكون الاتجاه بهذا المعنى فإنه يمر في تكونه بالمراحل التالية:

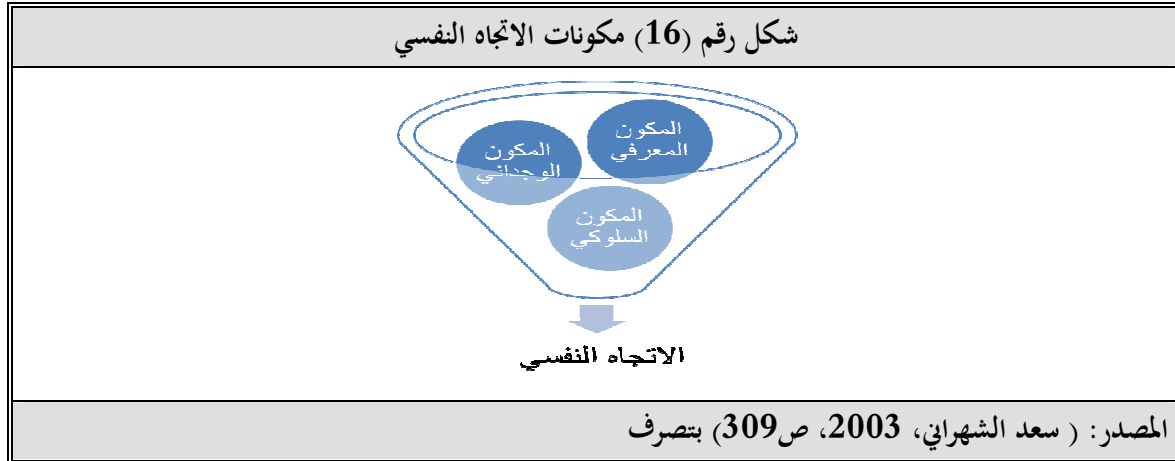
أ. **المرحلة الإدراكية المعرفية:** وهي المرحلة التي يدرك الفرد فيها مثيرات البيئة ويتعرف إليها ويتكون لديه رصيد من الخبرة والمعلومات يكون بمنزلة إطار مرجعي أو معرفي لهذه المثيرات. (سعد عبد الرحمان، 1998، ص 361)

ب. **المرحلة التقييمية:** وهي المرحلة التي يقيم فيها الفرد نتائج تفاعله مع المثيرات ويكون التقييم مستندا إلى ذلك الإطار المعرفي الذي كونه الفرد حول هذه المثيرات بالإضافة إلى عدة أطر أخرى منها ما هو ذاتي غير موضوعي ينطوي على الكثير من المشاعر المتصلة بهذا المثير. (سعد عبد الرحمان، 1998، ص 361)

ت. **المرحلة التقريرية:** وهي المرحلة الأخيرة والتي يصدر الفرد فيها القرار على نوعية علاقته بهذه المثيرات فإذا كان القرار إيجابيا فيشير ذلك إلى أن الفرد قد كون اتجاهها موجبا نحو المثير والعكس صحيح. (سعد عبد الرحمان، 1998، ص 361)

6.1. مكونات الاتجاه النفسي:

ثمة حالة من الإجماع بين جمهور الباحثين على أن للاتجاه النفسي مكونات ثلاث أساسية ذات طبيعة افتراضية من أجل ضرورات متعلقة بعملية القياس أساسا، وكذا تمييز المفهوم عن غيره من المفاهيم السيكلولوجية المشابهة، وتنقسم تلك المكونات من حيث طبيعتها إلى داخلية خفية (المكونين المعرفي والوجداني) والآخر ظاهري يمكن رصده بالملاحظة (المكون السلوكي) تتفاعل فيما بينها تأثيرا وتأثرا فكل منها سبب ونتيجة للآخر على النحو الذي يشير إليه الشكل التالي:



وفيما يلي تفصيل لمحتوى تلك المكونات:

1.6.1. المكون المعرفي :

يشمل هذا المكون عنصرين أساسيين أولهما إدراكي يتعلق بمجموع العناصر التي تساعد الفرد على إدراك المثير الخارجي أو الموقف الاجتماعي، أو بمعنى آخر الصيغة الإدراكية التي يحدد عن طريقها الفرد كيفية الاستجابة لهذا الموقف، وقد يكون ذلك الإدراك حسيا حينما تكون الاتجاهات نحو الماديات، وقد يكون اجتماعيا وهو الغالب حينما يكون نحو مثيرات اجتماعية ومواقف معنوية، وبناء على مفاهيم الإدراك الاجتماعي تتدخل مجموعة كبيرة من المتغيرات كتصور الفرد عن الآخر ومفاهيم التشابه والتطابق وغيرها، أما العنصر الثاني فيضم مجموعة الخبرات والمعارف والمعلومات التي تتصل بموضوع الاتجاه والتي آلت للفرد عن طريق النقل والتلقين أو الممارسة، يضاف إليها رصيد الفرد من المعتقدات والتوقعات، ومن ثم فإن قنوات التواصل الحضارية والثقافية تكون مصدرا رئيسا في تحديد محتوى هذا المكون، فهي المسؤولة عن نقل الخبرات من جيل إلى آخر بالإضافة إلى مؤسسات التربية وقنوات التنشئة ودورها في تراكم الخبرات. (سعد عبد الرحمن، 1998، ص360)

2.6.1. المكون الوجداني (الانفعالي):

يشير هذا المكون إلى مجموع المشاعر والانفعالات سواء كانت إيجابية أم سلبية مثل الحب والكراهية القبول والرفض، ويعتبر هذا المكون الصفة المميزة للاتجاه عن غيره من المفاهيم المشابهة مثل الرأي، فالشحنة الانفعالية المصاحبة للاتجاه هي ذلك اللون الذي بناء على عمقه ودرجة كثافته يتميز الاتجاه القوي عن الضعيف، (سعد عبد الرحمن، 1998، ص360) وتوضح أهمية هذا المكون كميز بين مشاعر الأفراد وإن تشابهت اتجاهاتهم. (محمود أبو النيل، 1975، ص451)

3.6.1. المكون السلوكي:

يتضح المكون السلوكي للاتجاه في الاستجابة العملية نحو موضوع الاتجاه على نحو يمكن رصده بالملاحظة المجردة، ويشير الباحثون عموماً إلى أن المكون السلوكي يشير إلى مجموع التعبيرات والاستجابات الواضحة التي يقدمها الفرد في موقف ما اتجاه مثير معين، ومن الترتيب المنطقي أن الإنسان يأتي بسلوك معين تعبيراً عن إدراكه لشيء ما ومعرفته وتحصيل معلومات عنه وعاطفته ومشاعره نحو هذا الشيء، لذا فإن المكون السلوكي للاتجاه هو نهاية المطاف في الدرب الذي يسلكه الاتجاه في سيروته تكونه، فحينما تتكامل جوانب الإدراك وأبعاده ويكون الفرد بناءً على ذلك رصيذاً من الخبرة والمعرفة التي تساعد على تكوين العاطفة يقوم الفرد بالنزوع والسلوك وإظهار الاستجابة السلوكية المناسبة لخبرته وإدراكه والمتسقة مع مشاعره. (سعد عبد الرحمن، 1998، ص361)

ثانياً (طرق ونماذج قياس الاتجاهات النفسية:

ساد اعتقاد في الفترة الممتدة بين الحربين العالميتين يشير إلى عدم إمكانية قياس الاتجاهات النفسية، وهو ما جعل العديد من الباحثين يركزون اهتمامهم على هذا المبحث الهام لما له من دلالات تطبيقية، (مصطفى سويف، 1966، ص330) نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر أن قياس الاتجاهات يسمح بالتنبؤ بسلوك الأفراد ويسلط الضوء على مقدار الصحة والخطأ في الدراسات النظرية، كما يزود الباحثين بميادين تجريبية مختلفة ويزود معارفهم بالعوامل المؤثرة في نشأة الاتجاهات ونموها وثباتها وحتى تغييرها، كما أن له فائدة بالغة عند تعديل الاتجاهات نحو الموضوعات ومعرفة مقدار ذلك التغير. (فؤاد السيد، 1954، ص261)

وتعتمد أغلب الدراسات السيكلوجية ثلاث طرق رئيسية لقياس الاتجاهات هي:

أ. طرق تعتمد على التعبير اللفظي.

ب. طرق تعتمد على قياس التعبيرات الانفعالية المعبرة عن الاتجاهات.

ج. طرق تعتمد على الملاحظة المباشرة للسلوك العملي للاتجاهات. (فؤاد السيد، 1954، ص263)

ويعتبر النوع الأول من أكثر الطرق تطوراً واستخداماً نظراً لاعتماد القياس فيه على الاستفتاءات والحصول على استجابات لعدد كبير من المبحوثين في وقت وجيز، أما الأسلوب الثاني فيعتمد على قياس ردود فعل الفرد ذات الصبغة الانفعالية على مجموعة من المثيرات مرتبطة بموضوع الاتجاه، أما النوع الثالث والذي يعتمد الملاحظة وسيلة للقياس فإنه يتطلب وقتاً طويلاً

ويستدعي تكرار الملاحظة في ظروف مختلفة قد يتعذر تحقيقها للباحث ضمن شروط طبيعية. (محمود أبو النيل، 1975، ص281)

1.2. طرق قياس الاتجاهات النفسية:

لأن النوع الأول هو أكثر الأساليب استخداما فسيرتكز النقاش حول أهم إجراءاته وهي على التوالي:

1.1.1. الانتخاب: تعتمد هذه الطريقة على استفتاء يتكون من طائفة من الأسماء أو الموضوعات، وعلى الفرد أن ينتخب ويختار أكثرها قربا وميلا لمعايير الشخصية وأكثرها بعدا ونفورا، ويتعين على الباحث رصد عدد الأصوات لكل موضوع والتعبير عنها في صورة نسب مئوية، وتتميز الطريقة بسهولة تصميمها وسرعة تطبيقها، غير أنه يعاب عليها ضعف كفاءتها في التعبير عن الفروق الدقيقة بين اتجاهات الأفراد وتأثرها بظروف القياس التي لا يمكن احتواءها. (فؤاد السيد، 1954، ص263)

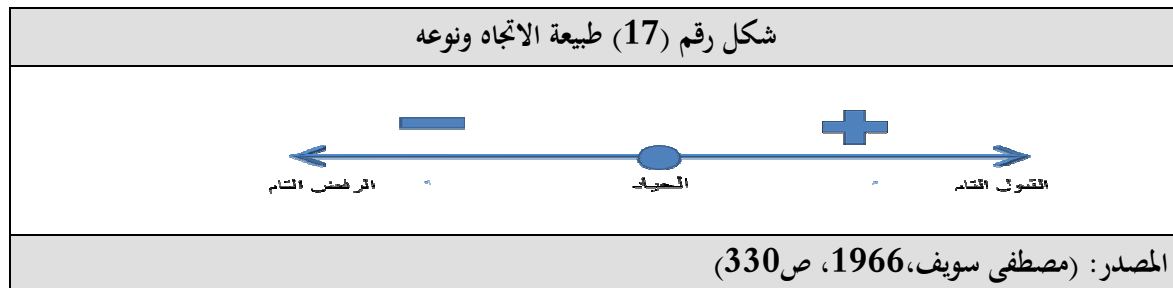
2.1.2. الترتيب: تعتمد هذه الطريقة ترتيب موضوعات الاستفتاء ترتيبا يعتمد في جوهره على نوع الاتجاه المراد قياسه، وبذلك يكون الاستفتاء من عدد محدود من الموضوعات يربتها الفرد على نحو يعبر ويلخص مشاعره اتجاه موضوعات الاستفتاء، وتُختزل استجابة الفرد هذه في درجة كلية تشير إلى نوع الاتجاه ودرجته. (فؤاد السيد، 1954، ص264)

3.1.2. طريقة المقارنة الازدواجية: تعتمد هذه الطريقة مبدأ المفاضلة في كل عبارة بين اتجاهين متقابلين نحو موضوع الاتجاه، ويتم تحليل نتائج هذا القياس من خلال عدد مرات التي يختار الفرد فيها أحد الخيارين وحساب النسب المئوية المقابلة له. (فؤاد السيد، 1954، ص272)

4.1.2. طريقة التدرج: تعتمد هذه الطريقة تدرج مدى الاتجاه على متصل يمتد طرفاه بين الرفض والقبول المطلقين، ويُقسم المتصل إلى مجموعة وحدات تعكس درجات تعبر عن شدة ونوع الاتجاه، ويشار إليها بأكثر الطرق استخداما في البحوث بسبب دقة نتائج قياسها من حيث نوع الاتجاه ودرجته. (فؤاد السيد، 1954، ص264)

وإجمال القول في هذا الباب هو أن المنشغلين بهذا المبحث قد استخدموا العديد من التقنيات والأساليب في رصد وقياس الاتجاهات النفسية، غير أن الذي ينبغي الإشارة إليه في هذا الصدد هو أن ثمة نماذج كبرى لمقاييس الاتجاهات وضعها ثلّة من المفكرين تعكس تصورا متنوعا، وإن اتفقوا جميعا على أن الاتجاه أشبه ما يكون من الناحية التصويرية خطأ مستقيما يمتد بين طرفين

أحدهما يمثل أقصى درجات القبول لموضوع الاتجاه والآخر يمثل أقصى درجات الرفض لهذا الموضوع، والمسافة القائمة بينهما تنقسم إلى نصفين عند نقطة الحياد التام ويتدرج أحد النصفين شيئاً فشيئاً نحو أقصى درجات القبول أو الرفض كلما ابتعدنا عن نقطة الحياد التام والشكل التالي يوضح ذلك:



2.2. نماذج قياس الاتجاهات النفسية:

1.2.2. نموذج مقياس التباين الاجتماعي:

يطلق عليه الكثير من الباحثين اسم مقياس "بوجاردس" للاتجاهات نسبة لمصممه، ويعتمد نموده في قياس الاتجاهات على مبدأ الموازين المتجمعة التي ترتبط فيها الوحدات ببعضها البعض، وتشكل محاولته إسهاماً رائداً في مجال قياس الاتجاهات النفسية وإن تركز بحثه على الاتجاهات التعصبية، ويشير التباين الاجتماعي إلى درجة قبول أو رفض الأشخاص في مجال العلاقات الاجتماعية، وقد استخدم بوجاردس المصطلح بصورة أكثر تحديداً وطبقه في مجال العلاقات بين أعضاء الجماعات العنصرية، (محمود أبو النيل، 1975، ص300) ويمكن توضيح طبيعة هذا المقياس من خلال النموذج التالي:

بناء على أحاسيسك ومشاعرك صف هذه المجموعة العنصرية بناءً على واحدة أو أكثر من التصنيفات الموضحة أدناه :

جدول رقم (18) جدول تحديد استجابات الأفراد على مقياس التباين الاجتماعي

الطرد من بلدي	لزيارة بلدي	المواطنة في بلدي	زملاء في العمل	جيران	أصدقاء شخصيون	المصاهرة	
7	6	5	4	3	2	1	الكنديين
7	6	5	4	3	2	1	الصينيين
7	6	5	4	3	2	1	الأمريكيين
7	6	5	4	3	2	1	الفرنسيون
7	6	5	4	3	2	1	الألمان
7	6	5	4	3	2	1	الهنود

المصدر: (سعد عبد الرحمان، 1998، ص367)

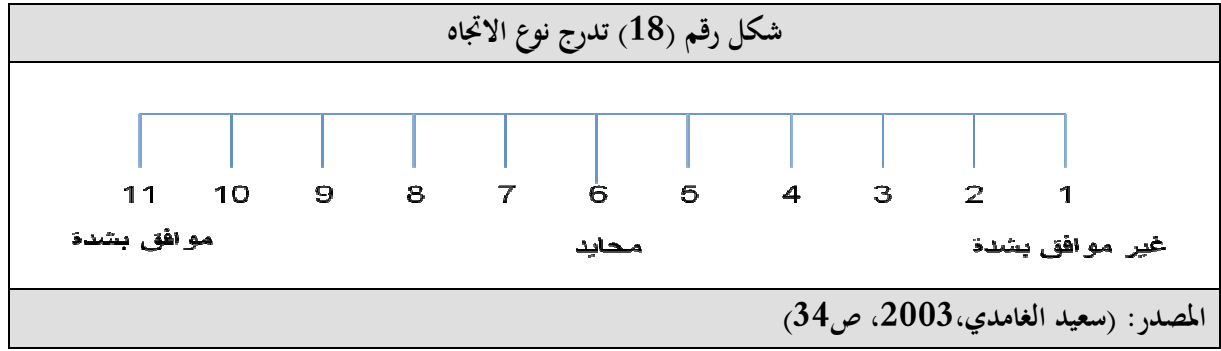
افترض "بوجاردس" في دراسته بأن العبارات السبعة تمثل مسطرة متدرجة للقبول الاجتماعي، حيث أن الطرف الأول من هذا المقياس تعبر عنه العبارة الأولى التي تشير إلى قبول المصاهرة مع أفراد هذه القومية وتمثل أقصى درجات القبول الاجتماعي، كما افترض بوجاردس أن العبارة السابعة التي تتحدث عن استبعاد أبناء هذه القومية يمثل أقصى درجات التباعد، وأن العبارات الأخرى تمثل تدرجاً في المستوى من أقصى درجات القبول (العبارة الأولى) إلى أقصى درجات التباعد (العبارة السابعة)، غير أن ما يؤخذ على هذا المقياس هو عدم تساوي المسافات بين العبارات والوحدات وهو ما يخلق صعوبة إجرائية تتعلق بنواحي القياس، وعلى الرغم من ذلك فقد استخدم مقياس التباعد الاجتماعي وطريقة بنائه في العديد من الدراسات وثبتت دقته وفعاليته، علماً بأن بوجاردس قد قام بإجراء عدة تعديلات على المقياس شملت صياغة التعليمات بهدف تبسيطها، فضلاً عن التعديلات التي قام بها معهد هوراس مان لينكولن سنة (1947) (سعد عبد الرحمان، 1998، ص368)

2.2.2. نموذج مقياس الوحدات متساوية البعد لثرستون:

يعد هذا الأسلوب في بناء مقاييس الاتجاهات فكرة رائدة ابتكرها (ثرستون) في الفترة الممتدة بين عامي (1929-1931)، حيث كان يسعى إلى بناء مقياس ذي بنود منتظمة وموزعة على متصل متساوي المسافات باستخدام أوساط (Médians) البنود التي يتم حسابها بعد تحكيمها من طرف محكمين أكفاء ذوي خبرة ودراية عاليتين. (سعيد الغامدي، 2003، ص34) ويقترح (ثرستون) الخطوات التالية لبناء مقياس للاتجاهات النفسية ذو وحدات متساوية:

1. كتابة فقرات وعبارات ذات صياغة واضحة تعبر بدقة عن فكرة بعينها خالية من الغموض مرتبة على متصل ذي طرفين أحدهما سلبي والآخر إيجابي وتعطي فسحة من الخيارات المتدرجة بين طرفين متقابلين (القبول والرفض).

2. عرض هذه العبارات على مجموعة من المحكمين لتصنيفها من حيث طبيعتها السلبية والإيجابية على متصل مقسم من (9 إلى 11) قسماً كما هو موضح في الشكل التالي:



3. حساب وسيط كل فقرة انطلاقاً من نتائج عملية التحكيم ويسمى هذا الوسيط وزناً أو قيمة الفقرة Item scale value والذي يدل على موقع الفقرة على طول المتصل وبهذا الفعل نتطلع لبلوغ مقياس تكون أوساط فقراته على مسافات متساوية.

4. حساب تشتت التوزيع لبلوغ نسبة التباين والاختلاف في عملية التحكيم لل فقرات باستخدام الإرباعيات التي تكشف عن مدى الاتفاق أو الاختلاف على وزن الفقرة بين المحكمين، فكلما قلت قيمة الإرباعي دل ذلك على اتفاق المحكمين حول الفقرة والاتساق داخل الفقرة.

5. استبعاد الفقرات التي تختلف حولها المحكمون وكذا الفقرات التي لا تحقق قيمة وسيطها شرط التدرج والاحتفاظ بالعبارات ذات الارباعيات المنخفضة للسبب الذي سبق الإشارة إليه.

6. العمل على ترتيب الفقرات بطريقة عشوائية وتطبيقها على عينة يشترط أن تكون كبيرة من أجل الكشف عن بعض جوانب القصور في صياغة الفقرات واستبعاد غير المناسب منها وإعداد المقياس في صورته النهائية.

7. من المستحسن توزيع المقياس على عينتين مستقلتين لقياس الاتجاه المفترض أن يكون ذو توزيع اعتدالي للتأكد من صلاحيته، وتحويل الدرجات الخام إلى معيارية للحصول على علاقة خطية تعبر عن خاصية المسافات المتساوية بين الوحدات والعبارات. (سعيد الغامدي، 2003، ص34-35)

شكلت طريقة ثرستون مرتكزا للعديد من الدراسات المهمة بموضوع قياس الاتجاهات، وقد اعتمدت هذه الطريقة في بناء مقاييس الاتجاهات نحو الزوج والبيض، الرأسمالية، ومقياس (ريمر) للاتجاه نحو الجماعات، (محمود أبو النيل، 1975، ص308) غير أن ما يعاب على طريقة بناء هذا النوع من مقاييس الاتجاهات النفسية (1. عامل الوقت والجهد المبذول في إعداد المقياس. 2. صعوبة فهم تعليمات المقياس المعقدة وهو ما يُضعف دقة الاستجابات التي يقدمها الأفراد. 3. إن

ما جعل ثرستون يبتكر هذه الطريقة هو عامل الوحدات المتساوية، وهو ما لم يتحقق إلا ظاهرياً). (محمود أبو النيل، 1975، ص308)

3.2.2. نموذج الأسلوب التراكمي لـ "جتمان":

يرى "جتمان" أن الجمع بين أبعاد وجوانب مختلفة في مقياس واحد كما هو الحال في الأساليب التي سبق ذكرها يؤدي إلى صعوبة بالغة في تفسير الدرجة التي يتحصل عليها الفرد، من أجل ذلك اقترح هذا الأسلوب الذي يسمى باسمه للتغلب على هذه المشكلة، وبناء مقياس أحادي القطب وأطلق عليه اسم الأسلوب التراكمي يعتمد على ترابط الفقرات ببعض البعض على نحو يرمي إلى أن من يوافق على الفقرة الثانية يكون حتماً موافقاً على الأولى (سعيد الغامدي، 2003، ص36) ولبناء هذا المقياس ينبغي الالتزام بالخطوات التالية:

1. تحديد موضوع الاتجاه المراد قياسه وكتابة عدد من الفقرات يراعى فيها جملة من المعايير والشروط وترتب على متصل من الأقل إيجابية إلى الأكثر إيجابية، بحيث تقتضي الموافقة على فقرة ما الموافقة على جميع الفقرات التي تسبقها.

2. تنظيم البنود في صورة قابلة للتطبيق.

3. تطبيق الأداة على عينة لا يقل عدد أفرادها على خمسة أضعاف عدد بنود المقياس.

4. تحليل البنود اعتماداً على معامل الإنتاج (coefficient of scability) أو ما يسمى بمعامل إعادة تكوين نمط الاستبانة وكذا معامل القياسية، ويتيح حساب هذه المعاملات معرفة مدى اتساق الفقرات مع الشروط و الموصفات التي وضعها جتمان.

وخلاصة القول حول طريقة "جتمان" هو تركيزها على خاصية البعد الواحد، وعليه يمكن تحديد عدم اتساق استجابة الأفراد والتعرف على الاستجابات غير الصادقة وهو ما يزيد من درجة الثقة في النتائج التي يقدمها المقياس، والملفت للانتباه في هذه الطريقة مخالفتها للنمط الحديث المتبع في بناء المقاييس الذي يركز على عامل التعدد في الأبعاد على حساب الأحادية وهو الغالب على الاستجابات التي يقدمها الأفراد، لذا جاز القول أن هذه الطريقة لا تراعي واحداً من أهم شروط القياس الحديثة. (سعيد الغامدي، 2003، ص37)

4.2.2. نموذج ليكرت لقياس الاتجاهات النفسية:

في ورقة موسومة بعنوان "الاتجاهات يمكن قياسها" سنة (1932) قدّم "ليكرت" مقياساً عرف باسمه يفوق بقية الأساليب سهولة في تصميمه وثبات نتائجه ودقتها، بل إنه الأسلوب

الأكثر استخداما بالنظر إلى اقتصاده في جهد ووقت الباحثين إذا ما قورن بغيره من الأساليب، وهو واحد من المقاييس الرتبية تقدم للمبحوث في صورة عبارات أو بنود ويطلب منه إبداء موافقته أو عدمها بدرجات متفاوتة تعكس مقدار وشدة موقفه منها، وتحدد طبيعة الاتجاه وشدة إعطاء أوزان مختلفة للاستجابة مصنفة على سلم المتصل الرتبي المتدرج على خمس بدائل، (سعيد الغامدي، 2003، ص42) وذلك على النحو الذي يوضحه الشكل التالي :

شكل رقم (19) أسلوب التقدير التدريجي ليكرت				
5	4	3	2	1
موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
المصدر: (سعيد الغامدي، 2003، ص42)				

ولا يقتصر الأسلوب على نمط الاستجابة الموضح في الشكل بل يمكن استخدام بدائل ترتيبية أخرى مختلفة في عددها وألفاظها، ولبناء مقياس للاتجاهات النفسية حسب طريقة ليكرت ينبغي التزام الخطوات التالية:

1. تحديد موضوع الاتجاه تحديدا دقيقا.
 2. تدوين عدد من العبارات ذات صلة بموضوع الاتجاه المراد قياسه، تشمل مدى متسعا من حيث النوع والشدة وتوزيع العبارات الموجبة والسالبة توزيعا معتدلا.
 3. إعداد مفتاح التصحيح الذي يسمح بحساب موازين البنود والعبارات المختلفة.
 4. تطبيق البنود على مجموعة مماثلة للمجموعة المستهدفة يساوي عدد أفرادها عشرة أضعاف عدد البنود دون إغفال شروط وظروف القياس المتماثلة. (سعيد الغامدي، 2003، ص43-44)
- والجدير بالذكر أن الدرجة الخام التي يحصل عليها الفرد على المقياس لا تعني شيئا إلا إذا قورنت بمفتاح التصحيح بحيث يتوضح موقع كل فرد على المتصل.

ثالثا : تعديل الاتجاهات

يسود عالمنا اليوم اعتقاد بأن العامل المهم وراء معظم المشكلات حتى ذات الطابع التقني منها هو العامل البشري، مما يستوجب حلولاً لهذه المشكلات تركز عليه بالدرجة الأولى والاتجاه بلا شك واحد من أهم عناصر هذا العامل الإنساني بوصفه محددًا هامًا لتشكيل سلوك الأفراد في حياتهم اليومية، إذ لمفهوم الاتجاهات قيمته الكبيرة في البحوث النفسية والتربوية والاجتماعية عطفًا على قدرته بالتنبؤ بالسلوك، كما يعد وسيلة فعالة لجعل الأفراد يتصرفون بطريقة مرغوبة اجتماعيًا (عبد اللطيف خليفة، عبد المنعم شحاتة، د ت، ص171) وقد يتساءل أحدهم لماذا نهتم بدراسة الاتجاهات وأساليب تعديلها طالما أن الهدف النهائي هو السلوك، والجواب هو أن من يتصدون لدراسة الاتجاهات يفترضون ضمناً أن تغيير الاتجاهات يزداد معه احتمال تغيير السلوك، وذلك هو ما يعتمد عليه المروجون في بحوث التسويق والدعاية السياسية، (لويس مليكة، 1989 ج2، ص25) وهو ما تقلع منه الدراسة الحالية فضلاً عما تقدم وهو أن تعديل الاتجاهات أعمق وأقدر على النفاذ إلى منطلقات السلوك ومبرراته من كل تعديل يكتفي بتقنيات تستهدف التغيير في السلوك نزول تدريجياً على ذات الخطى التي ترسخت بها، ومن ثم فإن بلوغ تعديل يستهدف تركيبة ومكونات اتجاه يكون أطول عمراً إذا صاحبه تغيير في المرجعية القيمية النازمة لحياة الأفراد، وعلى الرغم من قناعة الباحث أن درجة التعقيد في التعديل تتدرج صعوبة على الترتيب من السلوك إلى الاتجاه إلى القيم غير أن القناعة التي تشكل عليها ببيان هذه الدراسة ينبثق من ثلاث بثات، الأولى هي التأسيس على القدرة التنبؤية للاتجاه النفسي كمفهوم يمكن للباحثين سبل تشكيل السلوك المرغوب من طرف الأفراد، والثانية هي توقع مفهوم الاتجاه النفسي بين محطتي السلوك والقيم النازمة لمعتقدات الأفراد وتظاهرات سلوكهم في مواقف الحياة اليومية المختلفة، أما الثالثة فهي الاعتقاد بأن كل ما هو مكتسب قابل للتعديل فالاتجاه بوصفه تهيؤاً عقلياً مشبع انفعالياً ينحو بالسلوك صوب ما يتفق مع مدركات الفرد وقناعاته، حتى إذا ما حاد هذا المكون السلوكي عما هو مرغوب وجب التعديل في المنطلقات وليس نهايات السيرورة الدينامية القائمة بين مكونات الاتجاه النفسي، ويضاف إلى كل ذلك أن الحد الفاصل بين تكوين الاتجاهات وتعديلها هو حد جزائي ذلك أن التغيير يحدث حين نكون اعتقادات جديدة ونغير الاعتقادات القديمة أو حين يصبح الوجدان الجديد مشروطاً بهدف، أي أن تغيير الاتجاهات يبني على نفس أسس تكوينها. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص25)

وعلى الرغم من شيوع مبدأ تغيير الاتجاهات في بحوث السيكلوجيا الاجتماعية إلا أن عددا قليلا من المراجع العربية ذات الصلة بالموضوع أفرد حيزا خاصا للموضوع، بل إن عددا لا بأس به من تلك المراجع لا يميز بين القناعات النظرية المؤسسة لموضوع تعديل الاتجاهات وتقنيات التعديل، لذلك سينتظم العرض والنقاش في هذا العنصر على محاولة التمييز بين الأمرين تمهيدا لرسم معالم إنطلاق البرنامج المستهدف تشكيله وبناءه في هذه الدراسة.

1.3. في معنى تعديل الاتجاه: يستخدم مصطلح تعديل الاتجاه حينما نكون بصدد محاولة استمالة الفرد للموقف الاتجاهي الجديد لبلوغ المحطة التي تترجم فيها أفعاله وإدراكاته وانفعالاته هذا الموقف. (عبد اللطيف خليفة، عبد المنعم شحاتة، د ت، ص171) وتنقسم بحوث تغيير الاتجاهات إلى نوعين 1. تغيير غير متسق بحيث يهدف التغيير إلى الوجهة المعارضة لوجهة الاتجاه المتبنى، 2. تغيير متسق حيث تتسق وجهة التغيير مع الاتجاه المتبنى كأن يزيد من درجة استهجان الفرد لموضوع ما (عبد اللطيف خليفة، عبد المنعم شحاتة، د ت، ص172) ويبرز الفرق جليا بين النوعين كون الأول يستهدف التغيير في نوع الاتجاه بينما يستهدف الثاني التغيير في درجة الاتجاه.

وتختلف درجة قابلية اتجاهات الأفراد للتغيير تبعا لمتغيرين أساسيين هما:

1) خصائص الاتجاه: ويرتبط هي الأخرى بعاملين الأول هو التطرف، فالاتجاهات المتطرفة أقل قابلية للتعديل بالمقارنة مع الاتجاهات المعتدلة، أما الثاني فهو الاتساق بين مكونات الاتجاه حيث تزداد درجة الصعوبة في التغيير بزيادة الاتساق بين مكونات الاتجاه.

2) خصائص المتبنى للاتجاه: هي الأخرى ترتبط بعاملين إثنين فأما الأول فهو الجمود، فقابلية الفرد للاستمالة تتأثر كثيرا بدرجة تفتحذه الذهني أي انخفاض الدرجة على مقياس الجمود والتسلطية، أما الثاني فهو درجة الذكاء حيث كشفت البحوث عن علاقة منحنية بين الذكاء بين الذكاء وتعديل الاتجاهات وتتوقف هذه العلاقة على الدور المعدل لمتغيرات أخرى كمستوى صعوبة الحجج التي تدعو للتغيير والوزن النسبي للعمليات المعرفية التي تسبق تغيير الاتجاه من فهم وتقبل.

(عبد اللطيف خليفة، عبد المنعم شحاتة، د ت، ص173)

وقد يحدث خلط بين مفهوم تغيير الاتجاهات ومفاهيم أخرى مثل الاستقطاب والمجاعة فجميعها تشير إلى تغيير في استجابة الفرد يحدثه التعرض لتنبيه اجتماعي، ومصدر الاختلاف بينها هو طبيعة هذا التنبيه وفي عمومية الاستجابة له، فالمجاعة تشير إلى ميل الفرد لتغيير سلوكه استجابة لصغوط الجماعة كي يصبح أكثر انسجاما مع موقف الجماعة، فمصدر التغيير ههنا هو رأي

الأغلبية في حين يكون مصدر التغيير في مواقف تعديل الاتجاهات متعدد الجوانب بعضها اجتماعي وبعضها الآخر معرفي أو وجداني، ومطلوب من المصدر أن يبرر موقفه لتسهيل عملية التعديل، بينما يشير الاستقطاب إلى أحكام الفرد المتعلقة بقضية ما بعد مناقشتها في إطار اجتماعي تصبح أكثر تطرفا من أحكامهم قبل المناقشة مما يشير إلى أن هناك تغييرا في شدة تلك الأحكام باعتبار أن الاتجاه حكم يصدره الفرد نحو موضوع ما استنادا إلى حيثيات معينة فإن الاستقطاب يعد تغييرا للاتجاه من النوع المتسق وبالتالي يعد تغيير الاتجاهات عملية أوسع من الاستقطاب بما أنها تتضمن تعديلا في الدرجة أو النوع. (عبد اللطيف خليفة، عبد المنعم شحاتة، د ت، ص174)

تلكم هي أبرز ملامح عملية التغيير في الاتجاهات النفسية وقبل الخوض في تفصيل ومناقشة نظريات وطرق تعديل الاتجاهات النفسية لابد من التذكير بمسألة التقاليد العرفانية لتغيير الاتجاهات النفسية في مجال السيكلوجيا الاجتماعية فقد وردت العديد من الموديلات التفسيرية رغم أن أغلبها بنيت على إحدى التوجهين الأساسيين في هذا المبحث وهما النموذج السلوكي (البهيفيوري) أو التوجه المعرفي ففي بحوث "بيل" التي جرت بإشراف "هوفلاند" يستعمل مبدأ الترويض *méthode du dressage* فتغير نظام المكافأة والعقوبة يمكنه التأثير في طابع الاتجاهات من حيث الدرجة والنوع، وفي الاتجاه المعرفي المقابل تتردد جملة من النظريات لأصحابها (هيدر، نيوكمب، فيستنجر، أوسجوود) وما يجمع بين الاتجاهين المتناقضين هو تجاهل المعينات الاجتماعية لتعديل الاتجاهات النفسية (غالينا أندريفا، 1982، ص368) ولايجاد طريقة ملائمة لتناول قضية تغيير الاتجاهات النفسية يعتقد الباحث أن المسألة الجوهرية ترتبط في علاقة التغيير النفسي بالتغيير الاجتماعي ويمكن فهم هذه العلاقة عبر تحديد مستويات للتحليل تتدرج اتساعا من نقطة البداية المتعلقة بالفرد كحالة - تعديل الاتجاه نحو موضوع ما - تتسع أكثر فأكثر عبر مستويات السلوك الاجتماعي التي سبق الإشارة إليها وهو نموذج ثبت نجاحه في غير ما دراسة (أنظر ساهر سداد، 2010، نظرية التغيير النفسي الاجتماعي من منظور اسلامي ، ص78)

ومن الضروري أن نتصور ببالغ الدقة مفهوم الاتجاه النفسي بوصفه ظاهرة مشروطة سواء بواقع عملها في النظام الاجتماعي أم بخصائص الفرد العامل بنشاط والمندرج في تشابك معقد من الصلات مع أناس آخرين، لهذا لا يكفي استظهار آليات التغيير بعيدا عن الحاضنة الطبيعية للمفهوم (الحاجة والوضع المناسب لتبليتها) لذا من الضروري تحليل تغيير الاتجاه النفسي سواء من حيث فحوى التعبيرات التي تتعلق بمستوى الترتيبات الذي ينتمي إليه الاتجاه أم من حيث تعبيرات

الموقف النشيط للفرد التي لا يستتبعها مجرد الجواب عن الوضع بل تستتبعها التغيرات الناجمة عن تطور الشخصية بالذات، ولا يمكن تحقيق متطلبات التحليل المعنية إلا بشرط واحد هو دراسة النزعة في إطار النشاط فإذا ما نشأ اتجاه في ميدان من ميادين الحياة اليومية فمن الممكن فهم سبيل تغييره بتحليل التغير في هذا النشاط ذاته، ومن الطبيعي أن يتطلب هذا الاحتمال حل جملة من المسائل المتعلقة بقضية الاتجاه المفسر في إطار سلوك الفرد ضمن خاصيته الاجتماعية الطبيعية، حينها يكون ممكنا الإجابة عن دور الاتجاه في اختيار مبرر السلوك وحينها يمكننا تأمين تغييرها بصورة هادفة، ولا ينبغي بأي حال من الأحوال استعظام القضية على الصعيد التطبيقي بما أن جملة من النظريات مهدت الطريق فسيحا للخوض في هذه المسألة على وجه التحديد بما أنها سعت مجتمعة إلى محاولة فهم الكيفية التي يتقبل بها الفرد سلوكا معارضا لقيمه واتجاهه على أساس ميله للاحتفاظ بحالة الاتساق بين اتجاهه وقيمه وبين سلوكه إذا ما وقع بينها حالة من التنافر وذلك بتبرير السلوك الذي أصدره أو بإضافة عنصر معرفي جديد أو تغيير الاتجاه الذي يتبناه، (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص182) ويشمل منحى الاتساق المعرفي عددا من النظريات يمكن تلخيصها فيما يأتي:

2.3. نظريات تعديل الاتجاهات النفسية

1.2.3. نظرية التوازن (balance theory): تفترض هذه النظرية أن الفرد يحاول الاحتفاظ باتساق سيكولوجي بين اعتقاداته واتجاهاته وسلوكه، أي حالة التكافؤ بين المعرفة والوجدان والفعل وحين يدرك وجود حالة تناقض بين اعتقاداته واتجاهاته يكون مدفوعا إلى استعادة الاتساق، لذلك فإن تعديل الاتجاه يتعين أن يحدث إذا حصل الفرد على معلومات جديدة لا تتسق مع أفكاره واتجاهه السابق، أو إذا كان عدم الاتساق بين اعتقاداته واتجاهه يزداد بمرور، وتمثل نظرية "هيدر" Heider نموذجا من نماذج الاتساق الأولى وهي تفترض أنها إذا كانت هناك علاقة وجدانية قوية بين فردين فإنهما سوف يشعران بالاتساق، أما إذا كانت اتجاهاتهما الهامة مختلفة فإنهما سوف يشعران بعدم الاتساق، ويفترض أن علاقات الاتساق تبعث على الارتياح النفسي ومقاومة التغير بينما تستثير حالة عدم الاتساق إلى الشعور بعدم الراحة والجهد وعدم الاستقرار والانفتاح على التغير ويضرب لذلك مثلا توضيحيا، إذا كان كل من الزوج والزوجة يحملان نفس الاتجاه نحو موضوع الانجاب فإن علاقتهما سوف تكون مريحة ومستقرة على الأقل بالنسبة للأطفال، أما إذا

كان هناك اختلاف في الاتجاهات نحو موضوع الانجاب فسيكون هناك حالة من الاستقرار ومعاناة وضغوط تدفع إلى تغيير من نوع ما.

محمل القول حول الافتراض الأساسي لهذه النظرية هو أننا نحب أو يتعين أن نحب من يشاركنا أهم آرائنا ونكره أو يتعين أن نكره من يخالفنا الرأي في القضايا الهامة بالنسبة لنا، وأنه حينما لا يتفق الموقف مع هذا الافتراض الأساسي فإننا نكون مدفوعين إلى استعادة التوازن في العلاقة ويتحقق ذلك عن طريق تغيير اتجاهاتنا نحو الموضوع أو القضية، ويفترض "هيدر" بأننا سنقوم بالتغيير الأقل كلفة لاستعادة التوازن، ففي العلاقة الوجدانية الإيجابية يزداد احتمال أن نغير اتجاهنا أو نحاول تغيير اتجاه الطرف الآخر، (لويس مليكة، 1989 ج2، ص14) وتستخدم نظرية التوازن في التنبؤ باتجاه التغيير المحتمل حدوثه، ومن أمثلة التنبؤات أن الضغوط نحو التوازن تكون ضعيفة عندما نكره أو نعارض الشخص الآخر أكثر منها عندما نتفق معه، وقد أطلق "نيوكمب" على هذه المواقف عدم التوازن، وفكرته الأساسية في ذلك هي أننا غالبا لا نهتم كثيرا بما إذا كنا نتفق أو لا نتفق مع شخص نكرهه، والقيمة الأساسية لتصور "نيوكمب" تتمثل في أنها تصف الاتساق المعرفي بمصطلحات بسيطة، وهي ذات الفكرة التي اعتمدها منتقدوا النظرية بما أنها أفرطت في التبسيط وينقصها التحديد ولا توضح كيفية التنبؤ عن الطريقة التي يستعاد بها التوازن كما أنها لا تضيف جديدا ذا أهمية بالغة فنحن نعلم أنه يصعب أن يتفق الناس أو يختلفوا في كل شيء وهناك الكثير من الدلائل على أننا نفضل العلاقات الإيجابية على العلاقات السلبية. (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 185)

2.2.3. نظرية الاتساق المعرفي الوجداني (cognitive affective consistency)

الشكل الثاني لمنحى الاتساق هي أن الأشخاص يحاولون دائما أن تكون معارفهم متسقة مع مشاعرهم، فمعتقداتنا ومعارفنا وتبريراتنا عن الموضوع تتحدد في جزء كبير منها من خلال مشاعرنا وتفضيلاتنا والعكس صحيح، أي أن تقويماتنا ومشاعرنا تتأثر بمعتقداتنا ويتسق ذلك مع التصور المقترح لمفهوم الاتجاه على أنه يتضمن مكونات ثلاث (المعرفة والوجدان والسلوك) ويقدم Rosenberg الدليل على أن التغيرات المعرفية يمكن أن تنشأ بواسطة التغير في الوجدان والشعور حيال موضوع الاتجاه، فأولا تم تحديد ودراسة اتجاهات مجموعة من المبحوثين البيض نحو السود والعلاقة القائمة بينهم ثم قام بعد ذلك بالتنويم الاصطناعي للمجموعة التجريبية البيض وأخبرهم بأن اتجاهاتهم نحو السود قد تغيرت إلى عكس الاتجاه العام السائد نحو السود أي أن "روزنبرغ" قام

بتعديل مشاعر المفحوصين نحو الإقامة مع السود، والنقطة الأهم في الموضوع أن الباحث غير مشاعرهم دون تزويدهم بأي معارف جديدة، وأوضح "روزنبرغ" أن التغيير في الاتجاهات يحدث نتيجة استخدام العديد من الأساليب (كالتنويم والأساليب الدراسية لتلقين المعارف المرتبطة بالموضوع) وتعتبر العملية في غاية الأهمية للعديد من الاتجاهات يتم اكتسابها من خلال الجانب الوجداني -المشاعر- دون أي معارف تؤيد ذلك، فالطفل الذي يحب حزبا معيناً لأن والديه يفضلانه لا توجد لديه في البداية معارف قوية تؤيد ذلك لأنه يكتسب المعارف التي تؤيد هذا الاتجاه لاحقاً، فالأفراد إذاً يبنون أحياناً اتجاهاتهم دون وجود معارف قوية تؤيدها ثم يبحثون عن المعارف التي تؤيد هذه الاتجاهات فيما بعد. (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 186)

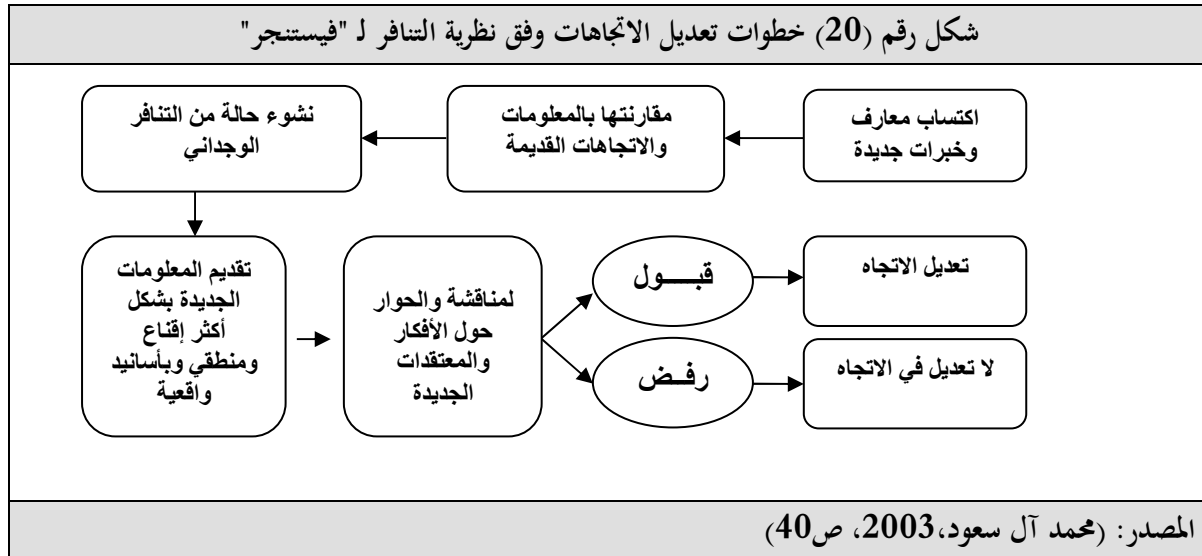
3.2.3. نظرية فيستنجر للتنافر المعرفي:

تمثل هي الأخرى نموذجاً من النظريات التي اهتمت بمبدأ التوازن والاتساق وتهتم أساساً بتأثيرات التنافر على اعتقادات واتجاهات وسلوك الأفراد، ويمكن توضيح المثال التالي لتوضيح مقتضى هذه النظرية (لو أن شخصاً يريد شراء سيارة وهو في حيرة من أمره بين أن يشتري السيارة "أ" وهي فخمة ومريحة لكنها غالية الثمن والسيارة "ب" صغيرة واقتصادية وأرخص ثمناً، فإذا قرر الشخص شراء السيارة "ب" فإنه سوف يواجه تنافراً بعد اتخاذ القرار في المقارنة بين الاختيارين كما أنه سيواجه اتساقاً في نفس الوقت، فهناك اتساق بين شراء "ب" ورخص ثمنها كما أن هناك اتساقاً بين عدم شرائها وغلاء ثمنها، ولكن التنافر يحدث بين فخامة السيارة "أ" وعدم شرائها وتوجد ثلاث طرق للتقليل من حالة التنافر (1) تغيير المعارف المتنافرة بحيث تتسق فيما بينها: السيارة "أ" لم تكن فخمة بل لأنها لم تكن مريحة أكثر من "ب" (2) إضافة معارف جديدة متسقة مثل السيارة "أ" تسبب مشكلات في المدينة لكبر حجمها (3) تغيير أهمية معرفة أو أكثر عن طريق زيادة أهمية المعارف المتسقة أو التقليل من أهمية المعارف المتنافرة، فيقدر الفرد مثلاً أن ثمن الوقود في تزايد وأن الفخامة ليست هامة لأن السيارة ليست أكثر من وسيلة للمواصلات، (لويس مليكة، 1989 ج2، ص14) وهذا هو مرتكز هذه النظرية أي البحث عن مصادر الاتساق بين الاتجاه والسلوك، آثار ما بعد اتخاذ القرار، وآثار السلوك المضاد للاتجاه (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 186) ويشير مضمون النظرية أيضاً إلى أن المعاناة من حالة التنافر تزداد تبعاً لجملة من العوامل منها (1). القرارات الأكثر أهمية تستثير تنافراً أكبر مما تستثيره القرارات غير الهامة. 2. كلما تقاربت جاذبية البدائل كلما زاد النافر بعد اتخاذ القرار. 3. كلما زاد التشابه بين البدائل قل التنافر (لويس مليكة،

1989 ج2، ص14) ولنظرية التطابق استخدامات عديدة بالإضافة إلى موضوع اتخاذ القرار الذي يقلع من اتجاهات متقاربة، ومن هذه التطبيقات دفع الشخص إلى الانصياع وهو ما يتفق مع نظرية "فيستنجر" كأن يلتزم طفل مثلاً بسلوك غير سار (أكل طعام غير محبذ) تحت تأثير ضغوط من الوالدين أو وعد بالمكافأة، فإن الطفل قد يقدر هذا الطعام على أنه مقبول وقد يكون أكثر قابلية لتصديق ما يقال عن مزايا هذا الطعام بازدياد التزامه بتناوله، وذلك هو جوهر مضمون نظرية التنافر أي التقبل الخاص لسلوك معين بعد الالتزام العلني به، وقد ثبت من خلال العديد من التجارب أن الفرد إذا أشرك في لعب دور لا يتسق مع رأيه الخاص فإن ذلك يمكن أن يخلق تنافراً معرفياً، وبالتالي يمكن في ظروف محددة أن يؤدي إلى تغيير في الاتجاه، ويفسر "فيستنجر" ذلك على أساس أنها إذا كان السلوك الظاهر هو نتيجة الوعود والتهديدات (المكافأة والعقوبة) فإن مقدار التنافر سوف يصل إلى الحد الأقصى إذا بلغت المكافأة أو العقوبة الحد الأدنى لإعلان الاتجاه المخالف، ولكن إذا زادت الوعود أو التهديدات على ذلك الحد فإن مقدار التنافر سوف يقل لأن ذلك يمد الفرد بأساس كافٍ لعدم الاتساق بين الاتجاه والسلوك، كما أشارت البحوث الحديثة في الموضوع أن مبدأ الاتساق بالإضافة إلى تأثيره في تغيير الاتجاه فإنه يمكن أن يتوسط التغير في السلوك الظاهر كما يحدث في الانصياع إلى مطلب، ويستخدم في ذلك أسلوبان الأول يسمى (قدم في الباب) وهو يبدأ بمطلب صغير يقبله الشخص عادة ثم ينتقل إلى مطلب أكبر ويفسر ذلك على أساس الاتساق، أي أن الفرد بعد أن يستجيب للمطلب الأول يرى نفسه قادر على الانصياع ولكي يكون متسقاً مع المطلب اللاحق يجب أن يتبنى إدراكاً جديداً، أما الأسلوب الثاني فهو تكتيك انصياعي آخر يسمى الكرة المنخفضة وتعني أنه إذا اتخذ قرار بالقيام بالفعل فإنه ينزع إلى الصمود حتى بعد زيادة ثمن وتكلفة أداء العمل، وفي ضوء النظرية قد يكون من الضروري استخدام الدرجة الكافية من القهر للحصول على الانصياع لأن ذلك سيخلق تنافراً بعد الانصياع يليه تغيير في الاتجاه وقد يكون ذلك ضرورياً في الحالات التي يكون فيها التغيير مطلباً ملحاً مثل مواجهة حالات الغش الجماعي. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص17-19) وعلى الرغم من اتساع رقعة تطبيق هذه النظرية وفي مجالات عديدة بما في ذلك حالات الاضطرابات النفسية والعصابية النفسية منها إلا أن عدداً من خصائص هذه النظريات أدى إلى إضعاف قدرتها على التعامل مع نطاق واسع من عملية تغيير الاتجاهات ومنها غموض المفاهيم والافتقار إلى أساليب مقننة إجرائياً للتحقق منها إهمال الفروق الفردية في القدرة على تحمل حالات التنافر، بل ظهرت تفسيرات

تتناقض بين الحجب القادرة على إنقاصه وتقدير الاتساق بين المكونات وكيفية البحث عن حالة الاتساق بل ظهرت تفسيرات تتناقض مع ما قدمته النظرية، من ذلك المثال التوضيحي التالي " إذا قيل لشخص عن طوعية كتابة مقال يؤيد الاجهاض وتغير اتجاهه من المعارضة أصلا إلى التأييد فإن ذلك يفسر على أنه في هذه الحالة يشعر بحالة من التنافر، ونظرا لأنه قبل الكتابة فإنه سيغير اتجاهه ضمنا حتى لا يشعر بالتنافر، أما إذا أرغم على الكتابة تأييد للاجهاض فإنه في هذه الحالة لن يشعر بالتنافر (لويس مليكة، 1989 ج2، ص19) في مقابل هذا الطرح ظهرت العديد من التفسيرات التي تحاول الاجابة عن حالة الاستفهام القائم حول مفهوم التنافر حيث قدمت "بيم" سنة (1967) في ضوء نظرية سميتها إدراك الذات (self perception) حيث تفترض أن الفرد (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 196) حيث يفترض أن الفرد يعرف اتجاهه من ملاحظة سلوكه الظاهر ومن الظروف التي يحدث فيها السلوك ونحن حين نسأل عن اتجاهنا نحو قضية معينة فإننا سنعرض أفعالنا الإرادية في الماضي التي ترتبط بهذه القضية ونستنتج اتجاهاتنا من هذا السلوك، ففي المثال السابق ونظرا لأن الفرد حين يكتب طوعية ضد اتجاهه فإنه يدخل هذا السلوك في تحليله لأفعاله الماضية ويعبر حسبما يتفق مع هذا السلوك ولذلك يبدو وكأنه غير اتجاهه أما الشخص الذي ارغم على الكتابة فإنه لا يدخل هذا السلوك في تحليله ولذلك لن يظهر تغير في الاتجاه (لويس مليكة، 1989 ج2، ص19) ويبدو أن التوليف والاقتراب من لفظة تجمع بين البنيان المقولي لكلا النظريتين يمكن أن تشكل الموقف القائل بأن القيام بالفعل يتعارض مع الاتجاهات المتبناة اتجاه الموضوع في صورتني الإكراه أو الطوعية لا يحمل الفرد على تغيير الاتجاه بقدر ما يحمله على الشعور بحالة التنافر والاتساق بين مكونات الاتجاه النفسي نحو الموضوع وهو ما ينبغي التأسيس عليه من أجل إحداث التغيير، وتعقيا على حالة التعارض بين النظريات (نظرية فستنجر للتنافر المعرفي ونظرية إدراك الذات ظهر تفسير ثالث يتمثل في نظرية الانطباع ومؤداها أن الفرد ينشأ على الظهور متسقا أمام الآخرين ولذلك فإن الفرد الذي يكتب ضد اتجاهاته يجب أن يظهر للقائم بالتجربة أن اتجاهه يتفق مع سلوكه ولكنه في حقيقة الأمر لم يغير اتجاهه، وفي كل الحالات يصعب المفاضلة بين تلك النظريات إذا ثبت صدق كل منها في بعض التجارب، فمثلا وجد أن الانحراف الضئيل عن اتجاه الشخص ينتج تغيرا في الاتجاه عن طريق الإدراك الذاتي، بينما ينتج السلوك الذي ينحرف انحرافا كبيرا عن اتجاه الشخص تغييرا من خلال التنافر، وخلاصة القول هي أن نظرية التنافر تتحقق في الحالات التي تكون فيها الاتجاهات أقل مركزية، وعن ظاهرة التعرض الانتقائي selective

exposure يفترض "فيستنجر" أن الناس يعرضون أنفسهم عمدا للمعلومات التي تتفق مع اعتقاداتهم واتجاهاتهم وسلوكهم في الماضي، ولكن الناس أيضا يسعون للحصول على المعلومات التي تفيدهم حتى لو كانت متنافرة مع اعتقاداتهم، ومن ذلك أيضا أن الفضول والسعي نحو كل ما هو جديد حتى لو كان محملا بمعلومات غير متسقة مع سابق اعتقاداتنا. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص19) تلکم إذا هي أبرز النظريات التي تناولت أو تبنت منحى الاتساق المعرفي سعيا إلى حلحلة ميكانيزم تغيير الاتجاه، وهو ما مثل التوجه الأبرز للبحث في هذا الموضوع بل إن العديد من البحوث التطبيقية لم تستغني عن بعض أطروحات تلك النظريات باعتبارها مثلت جزءا هاما في مبحث تغيير الاتجاهات، ولم يمنع ذلك من بروز تفسيرات ونظريات حاولت هي الأخرى أن تتلقف مسألة تعديل الاتجاهات وفق منظورات متعددة نلخصها في سطور الصفحات اللاحقة سعيا نحو تكوين صورة شاملة تجمع فتات تلك النظريات وتقديم منظور تكاملي يسعى إلى الاستفادة من المناحي الإيجابية وتفادي ثغرات تلك التفسيرات.



4.2.3. المنهج الوظيفي:

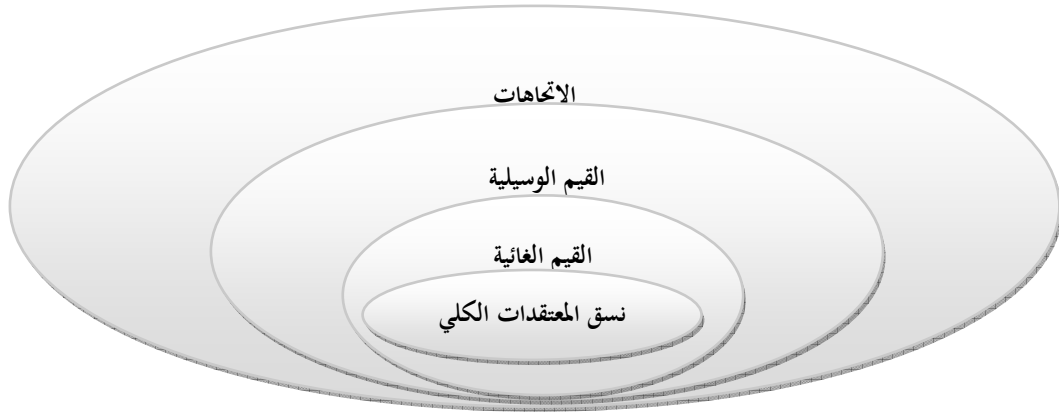
رغم شيوع فكرة إمكانية تعديل الاتجاهات بين جمهور الباحثين في مجال السيكولوجيا الاجتماعية إلا أن البحوث التطبيقية لا تعكس هذا التصور ذلك لأن الممارسة تختلف كثيرا عن مجال التنظير، الأمر الذي أدى إلى بروز تيار بحثي يعرف بالمنهج الوظيفي لـ "كاتز" ويقلع المنهج المقترح من افتراض رئيسي يدور حول فكرة أن الاتجاهات بما تحملها من اعتقادات تسد حاجات هامة لدى الفرد لذلك فهي تقاوم التغيير ويحدد كاتز أربع وظائف للاتجاهات سبقت الإشارة إليها

في عنصر سابق من هذا الفصل (1). تتكون الكثير من اتجاهاتنا نتيجة الثواب والعقاب الذي تلقيناه في الماضي أي أنها تخدم بوصفها أداة لزيادة الثواب والإقلال من العقاب (2). وظيفة المعرفة لمساعدتنا على فهم وتفسير ما يصعب فهمه دون هذه المعرفة (3). حماية الفرد من التصريح لنفسه بالحقائق المؤلمة أو التي لا تحقق لذة وهو اتجاه دفاعي عن الأنا يحمي تقدير الشخص لذاته أو مفهوم الذات لديه (4). يمكن أن تؤدي الاتجاهات وظيفية التغيير القيمي وهو نوع من الاتجاهات يسمح للفرد بالتعبير عن فرديته وهويته وقيمه) ويقر "كاتز" أن الاتجاه الواحد قد يؤدي وظائف مختلفة ويشرح كاتز صعوبة تعديل الاتجاهات على أساس أن الاتجاه يخدم بوصفه أداة يمكن تعديله عن طريق ثواب وعقاب جديدين مع إزالة المتعلقات القديمة، والاتجاه الذي يؤدي وظيفة معرفية يمكن تغييره فقط عن طريق تقديم طرق بديلة لفهم الأحداث التي تحتاج إلى تحديد الاتجاه نحوها، والاتجاهات الدفاعية هي الأصعب في ناحية التغيير ويتحقق تغييرها من خلال إزالة التهديد الكامن، والاتجاهات المعبرة عن القيم يمكن تغييرها عن طريق تغيير القيم الكامنة أو محاولة اقناع الفرد بعدم تطابق اتجاهاته مع حقيقة القيم، والخلاصة أن نموذج "كاتز" هو أنه لا يوفر أساليب لقياس وتحديد الوظائف التي تخدمها الاتجاهات، مما يصعب عملية اختيار النظرية رغم جاذبيتها وتراص أفكارها وبراهينها. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص20)

3.2.5. مجابهة القيم:

يقترح "روكيتش" أسلوباً يسميه "مجاهدة القيم" value confrontation وهو نموذج يمزج بين نموذجي الاتساق والنموذج الوظيفي، ويهدف إلى التأثير في الناس لتغيير الأهمية التي ينسبونها إلى قيم معينة وبالتالي التقليل من تأثيرها في السلوك، ذلك أنها إذا كانت القيمة مركزية فإن الاعتقادات المرتبطة بتصور الفرد لنفسه تكون أكثر مركزية، فإذا أمكن توعية الفرد بنفسه والتناقض بين قيمه وتصوراته لذاته فإنه يمكن دفعه إلى تعديل الاتجاه الأقل مركزية ليتسق مع تصوره (لويس مليكة، 1989 ج2، ص21) كما يرى "روكيتش" أن المعتقدات والاتجاهات والقيم الوسيطة instrumental أو الغائية terminal تنتظم جميعاً في إطار نسق واحد عام هو نسق المعتقدات الشامل والذي يتسم بالتفاعل والارتباط الوظيفي بين عناصره أو أجزائه كما في الشكل التالي:

شكل رقم (21) العناصر الأساسية لنسق المعتقدات وأهميتها في ضوء اقتراحها أو ابتعادها عن نسق المعتقدات الكلي



المصدر: (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 191)

ويوضح الشكل الأهمية التراتبية لكل عنصر من عناصر النسق العام للمعتقدات، فالقيم الغائية أكثر أهمية ومركزية من القيم الوسيطة كما تعتبر القيم الوسيطة الأكثر أهمية من الاتجاهات ويعطي "روكيتش" أهمية بالغة لنسق المعتقدات عن قيم الفرد فهو على حد تعبيره يشير إلى مفهوم الفرد عن ذاته على أنه تنظيم لجميع معارف الشخص السلبية والإيجابية تنتظم جميعا ضمن النسق الذي يرتقي عبر مراحل العمر المختلفة وتلعب فيه عوامل التنشئة الاجتماعية والخبرات الشخصية عاملا حاسما في تشكيله، ويعمل هذا النسق على إصدار الاحكام وإقامة الحجج والتبريرات والدفاع عن الأنا، ونتيجة للترابط بين أجزاء النسق فإن كل تغيير في أحد أجزائه يؤدي حتما إلى تغيير في باقي الأجزاء أي أن التغيير يشمل المعارف والوجدان والسلوك، (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 191) ورغم أن السواد الأعظم من البحوث في مجال السيكلوجيا الاجتماعية يتجه غالبا نحو تغيير الاتجاهات بدل تغيير القيم باعتبار ذلك أسهل وأقل تعقيدا وأكثر نجاعة من تغيير السلوك، إلا أن "روكيتش" يرى عكس ذلك، فالتغيير من وجهة نظره ينبغي أن يتجه مباشرة صوب القيم لأنها أقل مركزية من مفهوم الذات وأكثر مركزية من الاتجاهات، فأحد أهم وظائف القيم حسبه هي أنها تعمل على استمرار تصور الفرد عن ذاته وتدعيمه، لذلك فالتناقض بين قيم الفرد وتصوره عن ذاته يمكن إحداثه عن طريق تغيير القيم الأقل مركزية، فالقيم التي تتناقض مع مفاهيم الذات أسهل من تغيير الاتجاهات أو السلوك والسؤال هو كيف يتم هذا التغيير السهل؟

مصنوفة حالات التناقض المحتملة في نسق المعتقدات الكلي : A matrix of possible contractions within the total of belief system : حيث تتفق أغلب النظريات المعاصرة في مجال السيكلوجيا الاجتماعية على أن التغيير المعرفي يتطلب بالضرورة إحداث حالة عدم التوازن داخل الأنظمة الفردية لنسق (القيمة - الاتجاه) value attitude system والتي تتمثل في الآتي :

1. العديد من المعتقدات التي تنتظم معا في اتجاه واحد يتركز حول موضوع أو موقف محدد.
 2. اتجاهان أو أكثر ينتظمان معا في نسق اتجاهي أشمل كالأيديولوجيا السياسية والقيم الدينية.
 3. قيمتان أو أكثر تنتظم جميعا في شكل نسق من القيم الوسيطة أو الغائية.
- كل تصور لنسق القيمة الاتجاه يعتبر ناقصا إذا لم تمتد أطرافه إلى باقي المعارف والتصورات التي تغذي أو تدعم هذا النسق، وتعد كمواد خام للنمو والتعبير وهي (1. معارف الفرد عن سلوكه 2. معارف الفرد عن سلوك الآخرين 3. معارف الفرد عن قيم الآخرين 4. معارف الفرد عن حاجات الآخرين 5. معارف الفرد عن نفسه 6. معارف الفرد عن المعارف غير الاجتماعية) ثم ألحق بها روكيتش 10 أنظمة فرعية.

وبشكل عام يمكن إبراز عناصر التميز والاختلاف بين النظرية التي قدمها "روكيتش" ونظريات التوازن والاتساق الأخرى فيما يلي :

1. مفهوم عدم التساق : حيث يتضمن المفهوم في نظرية "روكيتش" جانبين رئيسيين الأول يشتمل على العناصر المعرفية التي تشير إلى المعتقدات والاتجاهات والقيم والمعارف عن سلوك الفرد أما الثاني فيشتمل على المعارف عن الاتجاهات وقيم الآخرين أما بقية النظريات فقد اهتمت بالجانب الأول وأهملت الثاني.

2. الاهتمام بالقيم: على الرغم من تركيز كثير من الباحثين في مجال السيكلوجيا الاجتماعية على مفهوم الاتجاهات إلا أن "روكيتش" ركز اهتمامه على القيم كمنطلق للتغيير ودون أن يعني ذلك التقليل من أهمية الاتجاهات لارتباطها الوثيق بمفاهيم الذات فضلا عن اعتبارها محددا هاما للسلوك .

3. التغيير المعرفي قصير المدى وطويل المدى short term and long term cognitive change : في حين اهتمت أغلب النظريات في مجال السيكلوجيا الاجتماعية على تغيير قصير المدى استهدفت نظرية "روكيتش" بالإضافة إلى ذلك التغيير طويل المدى من خلال تركيزها على مفهوم القيم.

4. تغيير السلوك هو نتاج التغيير المعرفي: يعتقد الكثير مكن الباحثين في مجال السيكلوجيا الاجتماعية أن التغيير في معارف الأفراد يترتب عنه تغير في السلوك في حين أشارت بعض الدراسات إلى ضعف العلاقة بين الاتجاه والسلوك، وهو ما أدى بروكيتش إلى القول أن الاتجاهات ليست محددا هاما للسلوك لكن من الضروري فهم آليات تأثيرها في السلوك. (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 191)

6.2.3. نظرية الحكم الاجتماعي : social judgment theory

تهتم نظرية "شريف وهوفلاند" بتأثيرات الرسائل الإقناعية على الاتجاهات أكثر من أي مبحث آخر ويميزان ثلاث مستويات للاتجاه وتسمى كل واحدة منها مدى أو نطاق وهي على الترتيب (1. مدى التقبل 2. مدى عدم الالتزام 3. مدى الرفض) وتقر النظرية أن استجابات الفرد تعتمد على اتجاهاته، حيث يستجيب الفرد في المستوى الأول على القضايا المقبولة بالقبول، وبالرفض في المنطقة الثانية التي تضم الموضوعات المرفوضة، ويفترض هوفلاند أيضا أننا حينما نسمع عبارة تقع في مدى القبول فإننا نفسرها على أنها أقرب إلى نظرتنا مما هي عليه في الواقع وهو ما يسمى بالتمثل Assimilation وعلى العكس حينما نسمع عبارة تقع في منطقة الرفض فإننا نفسرها على أنها أبعد عن نظرتنا ويسمى هذا التضاد contrast بينما يقع في مستوى عدم الالتزام كل المسائل التي لا تجد قبولا أو اعتراضا من طرف الفرد، ومن أجل تفسير مسألة تعديل الاتجاهات يقدم "شريف وهوفلاند" جانبا آخر من جوانب نظريتهما وهو إنشغال الأنا ego involvement ويشير إلى درجة الأهمية التي يحملها الفرد نحو قضية ما، وهو مفهوم يختلف عن الوظيفة الدفاعية للاتجاه عن الأنا حيث يحمي الاتجاه الفرد من التعبير أو الاعتراف عن اعتقادات لا تتسق مع اعتقادات الآخرين، في حين يشير مفهوم انشغال الأنا إلى أهمية الاتجاه وليس الوظيفة التي يؤديها كما تفترض النظرية أن الأشخاص الذين يرتفع لديهم انشغال الأنا يكون الرض لديهم أعلى وأكبر من الذين ينخفض مستوى الانشغال عندهم، وبالتالي فإن مستوى الالتزام لمضمون الرسالة يصبح أقل كلما زاد انشغال الأنا كما أن التمثل والتضاد يكونان أشد لدى الأشخاص الذين يرتفع لديهم مستوى إنشغال الأنا، كما تفترض النظرية أن أي عملية اتصالية تتموقع داخل مدى التقبل أو داخل مدى الالتزام فإنها سوف تغير الاتجاه بمقدار أكبر مما لو كانت قد وقعت داخل مدى الرفض، وتوضح النظرية أن تعديل الاتجاه لدى الأشخاص المنشغلين انشغالا عاليا أمر صعب وسيكون من الأفضل هو تقديم رسالة تقع ضمن مدى عدم الالتزام، وبالتالي فمن الضروري في

الواقع العملي أن يتحسس القارئ بإعداد الرسالة مدى كل من التقبل والرفض وعدم الالتزام لدى الشخص بأدق قدر ممكن. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص21)

يبدو جلياً من خلال ما سبق ذكره ومناقشته من نظريات مستوى التطور الذي بلغه موضوع تعديل الاتجاهات النفسية على الأقل على المستوى النظري تعكسه كم النظريات التي عكفت على استجلاء الموضوع ومن جوانب متعددة تتيح للباحث الاختيار بين عدة نظريات وهو ما يرسخ الاعتقاد بأن تعديل الاتجاهات ممكن وإن اختلفت درجة فعالية وثبات هذا التعديل من نظرية إلى أخرى، كما أن هناك حالة من الاتفاق بين جملة تلك النظريات بأن هذا التعديل يتطلب قدراً من الاتساق لدى الفرد وهي حالة مشروطة بفهم عميق لبنية ومكونات ذلك الاتجاه مع مراعاة شروط نجاح عملية التعديل من قبيل اختيار أساليب تعديل ملائمة والارادة والالتزام والامتنال الاختياري والتلقائي، كما تبين تدريجياً أن البحث في موضوع الاتجاهات وتعديلها ليس مخيباً، فالجوانب النظرية أصبحت ثرية بدخول نظريات الاتصال على خط الاهتمام بالموضوع، وربما يكون من المفيد استدماج تلك الرؤى والأطروحات في رؤية موحدة وهو ما كان يسعى إليه رواد دراسة الاتجاهات النفسية وقبل فحص هذه التصورات المهمة وما مهد لها من إرهابات علينا التوقف قليلاً لنقول إن المشتغلين بمجال السيكولوجيا الاجتماعية يعرفون أن تغييرات قد تطرأ على الاتجاهات والسلوك هي نتاج ظروف معينة تحيط بالفرد لفترة معينة تحثهم على تغيير اتجاهاتهم (كولن فريزر وآخرون، 2012، ص344) قد تكون هذه الظروف منفصلة ومختلفة تماماً عن إجراءات الاختصاصي لإقناع الناس بتغيير اتجاهاتهم، فإذا كانت عمليات التربية في صورتها الرسمية واللا رسمية تهدف إلى تعديل اتجاهات الفرد لتتسق مع المعايير السائدة في المجتمع هذا من جانب كما تسمعي حملات الدعاية لتعديل سلوك الأفراد المخاطبين من خلال أساليب إقناع معينة فمن غير المجدي في هذه الحالة التمييز بين المفهومين على أساس العمليات السيكولوجية المتضمنة في كل منهما ومن حيث الغرض النهائي وهو إحداث تعديل في اتجاهات وسلوك الأفراد رغم القناعة بأن الغرض الذي تهدف إليه الدعاية لا يتحتم بالضرورة أن تكون له أهداف قيمية اجتماعية بعكس أهداف التربية والتعليم التي يفترض أنها تتلخص في زيادة معارف الفرد وهي معارف لها قيمتها الاجتماعية كما يفترض أنها تؤدي إلى أن يسلك الفرد سلوكاً مرغوباً فيه اجتماعياً وأن يفكر تفكيراً ناعداً نحو مختلف الموضوعات وهو تعديل يتأسس على إعادة التنظيم المعرفي لدى الفرد حول الموضوع. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص12)

كما يرى "كريتش وكريتشفيلد" بأن وصف المواد والأحداث بأنها دعائية في طبيعتها لا يتوقف على قصد المنتج أو مصدر الأحداث لكن على ما إذا كان من يستخدم الاصطلاح يوافق على التأثير الممكن لهذه المواد والأحداث وذلك رغم أن الأحصائي في حملات الاتصال والدعاية قد يستخدم أساليب معينة يتجنب غيره استخدامها، ويهمننا مما سبق أن كلا من الدعاية والاعلام والاتصال والتربية والتعليم تهدف في نهاية الأمر إلى تكوين أو تعديل أو تدعيم اتجاه معين يؤثر بدوره في سلوك الأفراد. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص13)

من هذا المنطلق أقدم "ماك جوير" على تعديل نظرية "هوفلاند" وبخاصة فيما تعلق بمرحلة التمييز بين استقبال الرسالة وقبولها، وتضمن هذا التعديل تفسيراً لما بدا وكأنه تضارب في نتائج الدراسات المتصلة بخصائص المستقبل، فمثلاً هل تتوقع أن يكون من هم أقل معرفة وتعليماً وذكاء وتقديراً للذات وأكثر ميلاً للاقتناع برسالة مقارنة بأقرانهم الذين يحصلون على تقديرات أعلى في جميع السمات السابقة، فإذا كنت تميل إلى الإجابة بنعم فإنك تكون على صواب في ما ذهبت إليه وفي هذا الصدد يشير "ماك جوير" إلى أن عملية الاقتناع تعتمد على مدى تعقد الرسالة ويؤثر هذا بدوره على احتمالات فهمها أولاً وقبولها ثانياً، وهكذا فإن الرسالة البسيطة يفهمها جميع الناس ولكن الأفراد الذين يتمتعون بمعلومات أكثر وتعليم أفضل وأعلى هم أكثر قدرة على توجيه انتقادات لها وعليه تنخفض احتمالات قبولهم لها، أما إذا كانت الرسالة معقدة فمن هم أكثر معرفة هم أنفسهم أكثر قدرة على فهمها وعليه يرتفع احتمالات قبولهم لها، وأشار "ماك جوير" إلى أنه ربما يحدث أن يرفض من هم أقل معرفة رسالة معقدة بسبب عدم فهمهم لها، وربما يحدث أن يرفض من هم أكثر معرفة الرسالة ذاتها بسبب فهمهم الدقيق، ولهذا فإن التركيز هنا يقع على أن الاقتناع بتلك الرسالة سيكون من نصيب من كانت لديهم مقادير متوسطة أو أقل من المعرفة والذكاء وتقدير الذات وبذلك تتضمن نظرية "ماك جوير" في تغيير الاتجاهات خمس مراحل لمعالجة المعلومات هي: (الانتباه، الفهم، القبول، الاحتفاظ والسلوك) وتطورت النظرية فيما بعد لتضم (12) مرحلة حيث يرى "ماك جوير" أن اقتناع شخص ما برسالة ما يتطلب الانتباه لها أولاً وهو ما يمهد الطريق للفهم وهو ما يقرنا من المرحلة الثالثة وهو احتمالية القبول أو الرفض حيث يعبر القبول عن حدوث تغير في اتجاهات الفرد، وإذا حدث أن احتفظ الفرد بهذا التغير فقد يظهر هذا مستقبلاً في سلوكه وهذا ما يريده بالضبط مصدر الرسالة كما يوضح "ماك جوير" سبب فشل الحملات الإعلامية الضخمة من تحقيق التأثير المرجو منها، فلا يكفي أن تتمكن الحملات من

لفت الانتباه بل لابد أن تصل بالمستقبل للرسالة إلى مرحلة الفهم وهو ما يستتبع بالضرورة بقية المراحل، وتقدم نظرية معالجة المعلومات في تغيير الاتجاهات التي طورها "ماك جوير" وصفا بسيطا رغم فائدته وأهميته لتحقيق اقناع حقيقي في أي عملية اتصال، ومع ذلك فإن هذه النظرية تعجز عن تقديم تفسير مقنع لكيفية حدوث التغيير الحقيقي، فمن المفترض أن تقدم النظرية تفسيراً مقنعاً للمسألة المحورية في عملية التغيير وهي ما الذي يجلب أو يحقق قبول الرسالة، ويبدو أن نظرية "ماك جوير" تلمح أو تشير إلى أن القبول يحدث بفعل فهم المستقبل بدرجة معقولة أو كافية لمضمون الرسالة، وهو ما حاول تقديمه "جرينوولد" في نموذج الاستجابة المعرفية حيث يرى أن المهم في قضية تغيير الاتجاهات ليس مضمون الرسالة وإنما كيف يكون رد فعل المستقبل لها معرفياً، حيث يرى في هذه النظرية اهتماماً ملحوظاً لكيفية استجابة الفرد نحو مضمون الرسالة وما إذا كانت تلك الاستجابة ذكية وحيوية وتتضمن تقييماً لمضمون الرسالة، وما نوع الأفكار الناشئة تبعاً لذلك هل هي إيجابية أم سلبية؟ ويبدو أن درجة الاهتمام التي أبدتها "جرينوولد" في نموذج الاستجابة المعرفية لمعالجة المعلومات غير كافية أيضاً لتبرير تغيير اتجاهات الفرد بعد تلقي مضمون الرسالة بما أن هذا قد لا يكون شرطاً محورياً في عملية تغيير الاتجاهات، ذلك أن الناس غالباً ما يختصرون الطريق ويتخذون قرارات مهمة أو يغيرون اتجاهاتهم وسلوكهم دون معالجة منظمة لكل المعلومات والأفكار الواردة، فالناس يقبلون الرسالة ليس لأنهم فحصوها على نحو جيد وعميق بل لأنها غامضة بما فيه الكفاية ليفهموها حسب أهوائهم وحاجاتهم، أو لأن مصدرها فرداً كان أو جماعة نال إعجابهم أو حظي بدرجة من القهر عليهم لتعديل اتجاهاتهم، وفي مثل هذه الحالات يكون الناس قد استخدموا أسلوباً غير منظم وأقرب ما يكون إلى العشوائية وقد يكون الفرد حاملاً لجملة من الأفكار المتضاربة مع ذلك فهو لا يغير سلوكه مثل أن يكون الشخص مدخناً ومقتنعاً بمضار التدخين ومضمون رسالة تحث على أن التدخين مضر بالصحة ويسبب السرطان مع ذلك لا يقلع عن التدخين لحاجة أخرى لا تتصل بتلك الرسالة. (كولن فريزر وآخرون، 2012، ص 347-348)

إن محاولة بلورة رؤية تستدمج كل المنظورات السابقة عن تأثير عملية الاتصال تمر حتماً عبر فهم معمق لنواحي التأثير والاقناع الذي تتركه الرسالة ذاتها في سلوك المستقبل وهو ما حاول كل من Betty & Cassipo الإجابة عنه، حيث افترضوا وجود طريقتين صوب الاقناع وهما الطريق المركزية والطريق الجانبية، ويتضمن الطريق المركزي تفكيراً عميقاً ودقيقاً بشأن مضمون الرسالة ويرتبط هذا الأسلوب بالنشرات والمقالات المكتوبة التي تتطلب تركيز الانتباه لفهمها والتفكير

بمضمونها (طريق مركزي)، وقد لا ينسجم هذا الأسلوب مع أغلب إعلانات التلفزيون التي تسلك الطريق الآخر وهو الطريق الجانبي، فهي تميل إلى خطف الانتباه وتكوين انطباع إيجابي وتصل دون عناء إلى عقل المشاهد حيث تعتمد أساليب وأدوات بسيطة وسهلة تستهدف التأثير في دوافع الإنسان وانفعالاته، ولمعرفة أي طريق يجب أن تسلك الرسالة لابد من معرفة احتمالات إسهاب مستقبلها في مناقشة مضمونها، لذلك سميت في بعض المراجع بنظرية "احتمالات إسهاب الرسالة" فإذا كان الإسهاب كثيرا فإن المناقشة ستكون دقيقة وبالتالي يجب أن تسلك الطريق المركزي، أما إذا كانت حملات الإسهاب ضئيلة فهذا يعني أن الرسالة تسير في الطريق الجانبي، وتحتاج الطريق المركزي إلى أن تمتلك القدرة والدافعية لمعالجة مضمون الرسالة بعناية وانتباه لتفاصيل الأفكار والحجج، ولهذا لابد أن يكون مضمون الرسالة محكم البناء والمنطق أما احتمالات الاسهاب المنخفضة فتعني أن الفرد المستقبل للرسالة يفتقد القدرة والدافعية لمعالجة مضمون الرسالة، وعليه ينبغي أن يكون مضمون الرسالة بسيطا وسهلا ويعتمد على عوامل الجذب وتحفيز الدوافع والانفعالات ومما تجب ملاحظته أن هذين الطريقتين غير مستقلتين بالضرورة من بعضهما البعض، من جانب آخر تؤكد نتائج البحوث أن تغيير الاتجاه الناجم عن معالجة دقيقة وحذرة وذكية لرسالة تمت صياغتها بطريقة مترابطة وموضوعية يكون أكثر ديمومة وأشد مقاومة للتغيير وأبلغ قدرة على التنبؤ بالسلوك مقارنة بالتغييرات الناجمة عن الطريق الجانبي الذي يعتمد معالجة إنفعالية لأفكار بسيطة. (كولن فريزر وآخرون، 2012، ص 350)

لم يتوقف فيض النماذج التي حاولت تفسير تغيير الاتجاهات اعتمادا على عملية الاتصال فقد قدم chaiken & all نظرية قائمة على طريقتين في معالجة الرسائل تختلف عن النظرية السابقة مؤداها أنه إذا كان مستقبل الرسالة يمتلك دوافع مناسبة لمعالجة رسالة تلقاها فإنه يبدأ بتحليلها من الأسفل إلى أعلى، وتتطلب هذه الطريقة قدرة ومعارف ومعلومات معينة إضافة إلى الدافعية، وإن كان المرء يتبع مبدأ الجهل فإنه ينحو إلى معالجة الرسالة بأسلوب مغاير ينطلق من أعلى إلى أسفل، ويبدو أن المعالجة العشوائية هو ما يفعله المرء غالبا وبطريقة طبيعية إلا إذا كانت لديه دافعية تكفي للتفكير في موضوع الرسالة، ويحدث التوازن بين مبدأ العشوائية والتنظيم في معالجة الرسالة بواسطة مبدأ الكفاية، حيث يستمر الفرد في إجراء معالجة منظمة للرسالة إلى أن يتوصل إلى تقدير ثقته بمضمونها تعادل مستوى الثقة المطلوب، فإذا كان الأخير على مستوى الثقة الفعلية في القرار فإن حالة تنشأ لدى الفرد تماثل حالة التنافر المعرفي فيسعى الفرد إلى التغلب

عليها، كما يضيف أصحاب النظرية أن ما يدفع الفرد إلى معالجة الرسالة ليس جوانب الصحة والخطأ الموجود في الرسالة إنما هو عوامل مختلفة يمكن تصنيفها في ثلاثة فئات:

1. الدفاع عن الذات وصورة الذات الراهنة.
 2. تكوين انطباع معين عن الذات لدى الآخر.
 3. تكوين انطباع خاص في ذلك الموقف فقط.
- (كولن فريزر وآخرون ، 2012، ص 351)

3.3. طرق وأساليب تعديل الاتجاهات:

يكشف العنصر السابق بما تضمنه من عرض ومناقشة للنظريات التي عكف أصحابها على دراسة مبحث تعديل الاتجاهات حيز الاهتمام الذي حظي به موضوع تعديل الاتجاهات قياس بمباحث أخرى - المفهوم والقياس - وهو اهتمام يرسم منحى السيرورة التاريخية للبحث في مفهوم الاتجاهات النفسية والانحياز نحو المنظور التطبيقي للعلوم بدل التنظير رغم أهمية هذا العامل في تشكيل الأول، فبقدر تعدد نظريات تعديل الاتجاهات النفسية تعددت الأساليب المستخدمة في ذلك والتي لا يمكن حصرها جميعا لجهة التعدد بحسب تنوع منطلقاتها النظرية ولجهة تداخلها لذلك سينتظم العرض ضمن فئات رئيسية ثلاث هي: 1. التعريف بموضوع الاتجاه 2. الخبرة المباشرة بموضوع الاتجاه 3. قرار الجماعة، ويمكن أن ندرج تحت هذه الفئات مختلف أساليب الاتصال الجمعي من محاضرات وندوات وبرامج تعليمية وتثقيفية وتنموية، ومختلف الوسائط الاعلامية كالإذاعة والتلفزيون والسينما والصحافة والمكتبات كما يمكن أن ندرج عددا من تقنيات تعديل السلوك ومختلف صور تأثير الجماعة، وبالنظر إلى أهمية هذا العنصر -تعديل الاتجاه- قياسا على موضوع الدراسة حاول الباحث اعتمادا على ما توفر من مصادر إيلاء عناية خاصة به تمهيدا لرسم معالم البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، وقياسا على ما تقدم فإن من الواضح أن تكوين أو تعديل اتجاه نحو موضوع ما يتطلب أول ما يتطلب معرفة بهذا الموضوع وأن تغيير هذا الاتجاه غالبا ما يرتبط بتغيير كمي أو نوعي في هذه المعرفة فمن المناسب أن ينتظم العرض وفق المنحى الذي قدمه (لويس مليكة، 1989) اعتمادا على الفئات الثلاث التي سبق ذكرها وهو مضمون تعضده مصادر أخرى ولا تحيد عن التصنيف المذكور بما أن المنطلق يعتمد على "برنامج جامعة ييل في بحوث الاتصال وهو لا يشكل نظرية لكنه سؤال قدمه لاسويل Lasswell" من يقول؟ ماذا يقول؟ عن أي طريق؟ بأي أسلوب؟ وبأي تأثير؟ إذ يلخص هذا

السؤال أهم الموضوعات التي شملتها البحوث في الميدان. (لويس مليكة، 1989، ص ص 32 - 80)

1.3.3. التعريف بموضوع الاتجاه: التعديل عن طريق الاقتناع

من الواضح أن أي محاولة للاقتناع وتعديل الاتجاه أو التأثير في الغير تمر حتما عبر عملية الاتصال الاقتناعي، غير أن مجرد المعرفة بالموضوع لا يعني اكتساب الاتجاه نحوه في الوجهة المطلوبة لذا سينتظم العرض تحت مظلة نموذج "لاسويل" على أهم العوامل المساهمة في نجاعة هذا الأسلوب أ. المصدر Communicator:

تتناول البحوث خصائص هذا المصدر ودوره ومكانته في المجتمع، فتنسب إليه جملة من الخصائص كالمصداقية الجاذبية والقوة والسيطرة، ويتوقف تأثير الجاذبية على الجمهور المتلقي أو الموقف الذي يتفاعل فيه، كما أن هناك عاملا آخر بالإضافة إلى الجاذبية هو عامل الخبرة، فقد يكون جذابا ولكن على قدر غير كاف من الخبرة فيقل تأثيره، (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 200) وقد كشفت البحوث أن مصدر الاتصال المحبوب والمألوف للجمهور هو ذلك الذي لا يختلف في مظهره عن الجمهور ليكون أكثر قدرة على إحداث التغيير، ولكن وجد أيضا أن المصدر غير الشبيه بالجمهور عامل مساعد في الاقتناع حينما يتعلق الأمر بالحقائق الموضوعية، بينما يزيد مقدار تأثير المصدر الشبيه بالجمهور في تغيير الاتجاهات، كما كشفت البحوث أن المصادر ذات الجاذبية الجسمية الأعلى والملبس الأنيق تكون أكثر اقناعا في الأمور السطحية مثل العطور والمساحيق، كما وجد أن تركيز النظر من جانب المتحدث وأسلوبه العاطفي ووضوح التخصص في موضوع الرسالة والمدى المستخدم من المفردات كلها من العوامل التي تزيد من مقدار الثقة في صاحب الرسالة ومضمونها، ومن بعض البحوث أشارت إلى أن المصدر الذي تقل مصداقيته تزيد درجة قدرته على تعديل الاتجاهات بعد مدة بينما يقل تأثير المصدر المرتفع المصداقية بعد زمن نتيجة النسيان، وقد سميت هذه الظاهرة بـ "التأثير النائم" sleeper effect أي أن التأثير يزداد حينما ينام الفرد على الرسالة، ويفسر ذلك على أساس أن الفرد في البداية يسقط الرسالة لأنها صادرة عن مصدر منخفض المصداقية لكنه بعد فترة ينسى المصدر ولا يربط بينه وبين الرسالة، ومن المهم في تحليلنا للعوامل المتعلقة بالمصدر عند نقل جملة من الأفكار التي من شأنها تعديل الاتجاهات أن نميز بين دورين "مبتكر الفكرة" orginator و "ناقل الفكرة" transmettre وهما يختلفان عن دور "المؤثر الفعال" inflential وكذلك حارس البوابة gate keeper (لويس مليكة، 1989 ج 2، ص 37)

ب. الرسالة: message

من الخصائص التي تجعلها مؤثرة وفعالة أن تتسم بالوضوح ولا تثير الخوف بدرجة كبيرة، حيث توجد علاقة منحنية بين درجة التخويف وبين حرص الفرد على الامتثال لمضمون الرسالة، فالدرجة المرتفعة أو المنخفضة تماما من التخويف يصاحبها تأثير ضئيل، ولطريقة تقديم الرسالة أهمية بالغة فهل يستهدف التأثير في المعارف أم الوجدان، ويتوقف ذلك على طبيعة الموضوع ونوع الجمهور، ويستعان بأسلوب تحليل المحتوى لدراسة مضمون الرسالة ولغتها ومنطقها وأسلوبها وتسلسل الأفكار والحجج في تقديم الموضوع، وتوضح النتائج أن تكرار الرسالة يزيد في تأثيرها خاصة إذا كانت معمقة نوعا ما، وقد سبقت الإشارة في نظرية "شيكين" أنه إذا كان موضوع الرسالة مهما فإن الجمهور يكون أكثر تأثرا بالحجج المعروضة، أما إذا كان الموضوع سطحيا فإن الجمهور يكون أقل تأثرا بالمنطق وأكثر تأثر بالجوانب الهامشية مثل جاذبية مصدر الاتصال، وقد تجدي مخاطبة العواطف والوجدان أحيانا أكثر مما تجدي مخاطبة العقول، ويتوقف ذلك أيضا على نوع الموضوع والجمهور، رغم أن أصحاب نظريات التعلم يؤكدون أن العصاب يستند إلى تعلمات أو ارتباطات متعلمة خاطئة فإننا نعلم بالمقابل إن إمداد العصابي بكتاب يشرح له طبيعة المرض قد لا يجدي في تغيير سلوكه، كما نعلم أن إلقاء محاضرة في ديناميات التمييز العنصري قد لا يجدي في تغيير الاتجاهات، فلا يستمع للمحاضرة ولا يقرأ المادة المطبوعة حتى إذا ما أرغم على ذلك فقد يسيء فهمها ونحن نعلم من تجارب التاريخ أن إثارة الانفعالات قد أسهمت في دفع الجمهور أحيانا إلى القيام بأعمال سلبية، لذا فمن الصعوبة بما كان تعريف المقصود بالمنطقي والانفعالي وقد أوضح عدد لا بأس به من الدراسات التأثير السلبي الناتج عن التهديد الموجه إلى حرية السلوك في مواقف التأثير الاجتماعي، فالمتلقي تشتد رغبته في سماع رسالة مضادة للاتجاه السائد ويكون أكثر استعدادا للاقتناع بها إذا كان قد فرض حظر على سماعها وذلك إلا إذا كان مصدر هذا الحظر ذا جاذبية كبيرة لهم وخبيرا، كما يتوقف تأثير التخويف على نوع الجمهور المتلقي فالمدخنون الذين يشاهدون عملية سرطان الرئة قد يشعرون باليأس وعدم الاكتراث، وعدا هذا الصنف فإن الرسائل التي تتضمن التخويف يرحح أن تكون أكثر تأثيرا من الرسائل التي تتضمن المنطق وتنقص نتائج البحوث في تكتيكات استثارة الذعر، ويفسر هذا التناقض على أساس أن التخويف يقلل من رغبة الجمهور في الانتباه لأن الرسالة منفرة لكنه في الوقت نفسه يزيد من استعداد الجمهور لتقبل توصيات المتكلم تجنباً للعواقب الوخيمة التي تذكرها الرسالة وهو واقع الحال في موضوع حوادث

السير، من جانب آخر تشير نتائج أبحاث "أليس أنجلي" أن الرسالة المفهومة والمبسطة أقوى إقناعاً من الرسالة غير الواضحة والمعقدة ولكن شرط أن تكون درجة البساطة إلى الحد الذي لا يحدث تأثيراً عكسياً أي تغييراً في الاتجاه عكس الاتجاه المقصود مثلما هو الحال في الشروحات التي أشارت إلى أن الشعارات المكافحة للتدخين والتي تؤكد ارتباطه بالسرطان تؤدي إلى عكس النتيجة المقصودة، من جانب آخر يختلف الاتصال الإقناعي المقصود والمنظم عن الاتصال العارض مثل سماع خبر عن طريق الصدفة، حيث يفترض أن الثاني أقوى تأثيراً من الأول ومن المفيد أن نعرج على ما عرضه "وليام ماك جوهر" عن فكرة تكوين مقاومة الإقناع على أساس الاستعانة بفكرة الأجسام المضادة التي يكونها الجسم إذا طعم بلقاح ضعيف، فمثلاً إذا أمددنا شخصاً بحجج قليلة ضد تنظيف الأسنان يومياً بانتظام ثم طلب منه الدفاع عن موقفه المتحمس للتنظيف اليومي المنتظم للأسنان فإنه سوف يكون أقدر على مقاومة مطلب أو هجوم أقوى على اتجاهه بعد ذلك، أي أننا نبني دفاعات الفرد من خلال تعريضه لحجج ضد موقفه ثم نفند هذه الحجج ويتطلب تعديل الاتجاه بهذه الطريقة حججاً منطقية قوية، وفي مثل هذه الحالات قد يصعب وصف الموقف بأنه اقناع ومن الأفضل وصفه بأنه تعليم (لويس مليكة، 1989، ص 46-49)

ت. قناة التوصيل Channel / medium :

تتم عمليات الاتصال الإقناعي من خلال نوعين من القنوات الأولى تسمى قنوات مواجهة وتشمل أفراد الأسرة الأقران ومختلف الفاعلين في الحياة اليومية للأفراد، والثانية تشكل مجتمعة قنوات غير مواجهة تتضمن وسائل الإعلام المسموعة والمرئية والمقروءة، وقد أشارت الكثير من البحوث تأثير قنوات المواجهة على تعديل الاتجاهات أكثر كفاءة من قنوات غير المواجهة (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 201)

ث. المتلقي receiver :

كشفت التجارب عن دور مهم لمتغير المتلقي في استقبال المعلومات والرسالة الإقناعية إذ تحدد العدد الذي يمكن تلقيه من الأفكار ومدى الفهم وتزيد من حساسية الميكانيزمات الإدراكية للفرد، وقد أدى هذا بالمتخصصين إلى الاتفاق على أن فهم المتغيرات الشخصية والاجتماعية للمتلقي عنصر أساسي لأي دراسة تتصدى لفهم أو تفسير الجوانب المعقدة للتفاعل الاجتماعي، مما يشير إلى أن التغيير الذي يحدثه التعرض للمعلومات - الاتصال الإقناعي - ليس دالة لمضمونها فقط وإنما دالة لخصال شخصية متلقيها والتي تخلق ميلاً لديه لاستقبال المعلومات

بالشكل الذي يجعله متسقا واتجاه المتلقي نحو موضوعه، (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص200) فقد أشارت البحوث إلى تأثير اتجاهات المتلقي على معنى الرسالة ومضمونها لدرجة تحريفها أحيانا وهي حقيقة أوضحتها بحوث السيكلوجيا الاجتماعية، فقد تعني نفس الرسالة حسب المتلقي دعوة للتعصب أو ضد التعصب كما أن اتجاهات المتلقي نحو قناة الاتصال نفسها متغير في غاية الأهمية فقد يتفق الناس أحيانا في مضامين الإذاعة أكثر من ثقتهم في الصحافة، (لويس مليكة، 1989، ص 39) وتأكيدا على هذا كشفت البحوث أن الاشخاص الأكثر جمودا أقل قدرة على تعديل معتقداتهم واكتساب معتقدات جديدة، وأن الأشخاص الأقل ميلا للمحافظة أكثر تغييرا لاتجاهاتهم، كما أن المتعصبين يظهرون نوعا من سوء فهم معاني الرسالة الاقناعية، كما أن الأشخاص الأعلى ذكاء أكثر تأثرا بالتخاطب إذا تضمن حججا منطقية، ذلك أنه أكثر ثقة بنفسه وهو ما يؤكد دور متغيرات أخرى مثل نوع المناشدة، مستوى الحاجة وكل ما يتعلق بعلاقة الذكاء بالاستجابة لمضمون الرسالة، وفيما يتعلق بنوع وجنس المتلقي أشار "جانس وفيلد" (1959) أن الإناث أكثر استجابة للاتصال مقارنة بالذكور، كما وجد "فيرميث" أن المرأة أكثر فهما للرسال مقارنة بالرجل وإن كانت "أنجلي" (1987) قد استخلصت من البحوث التي تم إجراؤها أن الجنسين متساويين تقريبا في القابلية للتأثر بالاتصال الاقناعي، وبشكل عام يمكن الإشارة إلى درجة الاقتناع التي تشكلت لدى جمهور الباحثين على أثر خصال وخصائص شخصية المتلقي في عملية الاتصال الاقناعي لدرجة أن بعض الباحثين جعل منه معيارا للتنبؤ على درجة معقولة من الصلاحية للتنبؤ بالاستجابة التي يمكن إحداثها في نهاية العملية الاتصالية الاقناعية (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص 204) فقد درج بعض الباحثين بتأثير من الثورة المعرفية في مجال السيكلوجيا الاجتماعية المعاصرة على سؤال المتلقي أن يدون الأفكار التي خطرت له أثناء تلقي الرسالة أو بعدها اعتقادا منهم أن هذه الاستجابات المعرفية تؤثر على مدى ودرجة الاقتناع بمضمون الرسالة، فإذا كانت الأفكار مضادة قلت معها فرصة تغيير الاتجاه بينما لو كانت الأفكار مؤيدة فإن فرص تغيير الاتجاه ستزداد، ويوضح هذا المنهج أن الاستجابة للرسالة هي عملية نشطة تتضمن المعلومات المختزنة والمعاصرة، وتكشف البحوث في ذات السياق أن المعلومات التي يصل إليها الفرد بنفسه عامل أكثر أهمية في تحديد وجهة ومقدار الاقتناع من المعلومات التي يقدمها الآخرون بالمحصلة ومهما تعددت نتائج الدراسات ومهما تعددت الدراسات واختلفت طرق تغيير الاتجاهات فإن التغيير في نهاية المطاف يتم داخل الفرد، لذلك فلا غنى عن

فهم العمليات السيكلولوجية المتضمنة في تغيير الاتجاهات وتأثير الفرد في عملية التغيير وامكانية نجاعتها من جانب، ولأن الاتجاهات توفر أساسا لإقامة علاقات اجتماعية فإن من المهم بحث أثر هذا الأخير على عملية الاتصال حيث أشارت نتائج البحوث إلى تأثير المتلقي بوصفه جماعة مرجعية في المصدر، ولعل ذلك ما يفسر لنا ما نلاحظه كثيرا من أن رجل الدعاية يركز جهوده على الجمهور المتقبل أصلا لموضوع الدعاية وتفادي توجيه جهوده نحو من يتوقع منهم عدم الترحيب. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص 40)

ج. الأثر المتوقع expected effect analysis:

دراسة الأثر من أهم وأصعب المشكلات التي تواجه الباحثين في مجال تغيير الاتجاهات عبر الاتصال الاقناعي، وتعزى تلك الصعوبة الى عسر دراسة السلوك الناتج عن التعرض للاستمالة، فلا يستطيع الباحث فحص تقرير التلقي اللفظي وليس سلوكه الفعلي مستنتجا من هذا التقرير ما إذا كان المتلقي قد تمثل أو تأثر بالرسالة أم لم يستجب، مما يدفع الباحث للوقوع في أخطاء قياس استجابات أخرى ليس لعملية الاتصال الاقناعي صلة بها، وهناك مستويات ثلاث لأثر الاتصال الاقناعي :

1. تدعيم الاتجاهات والاهتمامات.

2. إحداث تغيير في أحد مكونات الاتجاه (العرفان الوجدان والسلوك).

3. إحداث تغيير في السلوك ويحدث غالبا نتيجة تراكم التعرض للاستمالة.

ولا يعتمد الأثر المتوقع حدوثه في كل مستوى على الرسالة فقط إنما يتعداه إلى نمط التفاعل بين مكونات عملية الاتصال الاقناعي بما في ذلك المتغيرات الشخصية والموقفية بالإضافة إلى وسيلة وقناة الاتصال يضاف إليها نوع الاتصال الاقناعي، بينما يكاد يقتصر أثر الاتصال عن بعد (غير المواجهة) على تدعيم الاهتمامات والاتجاهات المتبناة فعلا من قبل المتلقي، في المقابل يؤدي الاتصال الاقناعي بالمواجهة إلى إحداث نوعين من الآثار الأول هو إحداث تغيير في الاتجاه كنسق أو في أحد مكوناته وهذا التغيير إما يظهر مباشرة بعد عملية الاتصال أو بعد فترة من التعرض له، ويختلف ذلك حسب جملة من العوامل منها ما يتعلق بالفروق الفردية والتمييز بين نسيان الرسالة ونسيان حججها، أما الثاني فهو الأثر الكامن في أن المعلومات تكتسب بعد فترة معنى جديد يجعلها أكثر قبولا عما كانت من قبل حيث تكتسب معنى جديد يؤثر في معدل التعديل، أما النوع الثاني من الآثار المتوقع حدوثها بعد عملية الاتصال بالمواجهة فهو تنمية الحجج

المعارضة للاتجاه المتبنى أي مقاومة تغيير الاتجاه ورفض الاستمالة وهو عكس الأثر الذي سبقت الإشارة إليه، حيث يتم تدريب المتلقين على هذا الرفض من خلال مواقف اتصال تستهدف تنمية المقاومة لديهم ويسمى بمواقف التحصين مثل تعريض الفرد لحجج مضادة لاعتقاده لتقوية دفاعاته وهو ما يفعله في عملية التلقيح وهو يؤدي إلى مقاومة أطول. (عبد اللطيف خليفة وعبد المنعم شحاتة، د ت، ص 208)

هذه فئات المتغيرات الخمس التي يتضمنها موقف الاتصال اقناعي وقد لخصها "لاسويل" في عبارته الشهيرة من يقول؟ ماذا يقول؟ لمن يقول؟ بأي وسيلة؟ وما الأثر المتوقع؟ وهي تشكل مجتمعة مكونات الاتصال القناعي أبرز الأساليب استخداما في استشارة استجابة معرفية تمهد أو تقود لتعديل الاتجاهات.

2.3.3. الخبرة المباشرة بالموضوع:

من الطبيعي أن تتغير الاتجاهات لمجرد زيادة وتيرة الاتصال بموضوع الاتجاه، وتوجد تجارب عديدة تؤكد أن زيادة الألفة بمثيرات بسيطة نسبيا تتعلق بموضوع ما تؤدي إلى تغيير في اتجاهات الأفراد نحوه (كولن فريزر وآخرون، 2012، ص 351) وهي من الدلائل على قيمة الوسائل السمعية والبصرية التي يستعان بها في التدريس والاعلام والدعاية والتدريب وتنمية المجتمع وتعليم الكبار حيث تخاطب أكثر من حاسة حيث تزيد فرص التعرض لخبرات مباشرة بالموضوع الذي يمثل أهمية بالغة في أساليب تعديل الاتجاهات وقد أشارت دراسة دويتش وكوينز ان مشروعات الإسكان المشترك في أمريكا قد ساهمت في تعديل اتجاهات البيض نحو السود ويستخدم هذا الأسلوب على نحو كبير في الدعاية التجارية من خلال إقامة المعارض واثاحة الفرصة للزوار للاتصال المباشر بالموضوع كما يلاحظ "لويس مليكة" أن حقول الارشاد الاهلية أشد تأثيرا في تغيير اتجاهات القرويين نحو مختلف الموضوعات الزراعية، ومجمل القول حول هذا المبدأ هو التأكيد على أن زيادة وتيرة الاتصال بالموضوع وفي مناخ وحاضنة تقترب من الصورة الطبيعية للموضوع تزيد من إمكانية تغيير الاتجاهات، وهو ما يحيل إلى فهم الحكمة من الدعوة إلى القول بأن كل محاولة تروم تغيير الاتجاهات ينبغي استباقها أو استصحابها بتغيير في المحيط الحضاري الذي يتعرض له الفرد وبذلك يتم تثبيت السلوك المتغير لأنه يستند إلى جماعة أي أن كل تغيير يستهدف الاتجاهات والقيم يتطلب تغييرا مساندا و يتسع الأمر ليشمل التشريعات القانونية والحاضنة العمرانية للأفراد ويضرب لويس مليكة لذلك مثلا حيث أن الدروس التي يتلقاها التلميذ في المدارس الريفية في مصر حول

خطر السباحة في الترع - المجاري المائية / المستنقعات - وحين يخرج من المدرسة نجد أقرانه يفعلون ذلك حتى إذا امتنع تعرض للسخرية اللاذعة "بعد ما شاب ودوه للكتاب" (لويس مليكة، 1989 ج2، ص 51)

3.3.3. قرار الجماعة:

لتغيير الاتجاهات من الضروري أحيانا مراجعة العلاقة المدركة بين الذات والجماعة المرجعية وهناك جملة من التجارب والبحوث التي أجريت في مجال السيكولوجيا الاجتماعية التي تعضد هذه الحقيقة مثل تجارب "كوش وفرانش" في محاربة التغيير في الميدان الصناعي وتجارب كيرت ليفين لتغيير الاتجاهات نحو الأطعمة ذلك أن قرارات الجماعة تقلل من حاجة الأنا للدفاع عن نفسه ويمكن استخلاص جملة من الفوائد في هذا المبحث حول المتغيرات الاجتماعية الهامة التي يستفاد منها في تعديل الاتجاهات عن طريق الجماعات منها:

أ. من المهم أن يكون لدى كل من نريد أن نريد تغيير اتجاهاتهم ومن لهم تأثير في تغيير الاتجاهات شعور قوي بالانتماء للجماعة أي أن التغيير يسهل حدوثه من الداخل أكثر من الخارج.

ب. يزداد تأثير الجماعة في الاتجاهات والقيم والسلوك الذي يتصل بأسس قيام الجماعة فمثلا جماعة العمل يزداد تأثيرها على القيم المتصلة بالعمل أكثر من تلك المتصلة بالدين والعائلة.

ت. كلما زادت دلالة الجماعة بالنسبة لأفرادها كلما زاد تأثيرها في اتجاهاتهم وقيمهم وسلوكهم وكلما زادت حاجة الفرد للجماعة كلما زاد الانصياع لمعاييرها.

ث. هناك أدوار ووظائف متعددة داخل الجماعة كما أن هناك غالبا نمطا معقدا من التأثير ولكن إذا أيد أعلى الأعضاء مكانة التغيير المطلوب ازداد احتمال حصوله على التأييد الجماعي.

ج. كلما زاد شعور أعضاء الجماعة بالحاجة إلى التغيير وضوحا كلما ازداد احتمال حدوث التغيير ويقل تأثير الجماعة المرجعية في سلوك واتجاهات الفرد إذا كان لا يعرف موقف الجماعة من الموضوع.

ح. إذا تغير اتجاه الفرد لأن الجماعة قد قللت من مقاومته للتغيير فإنه يتعين العمل على استمرار تأثير الجماعة إذا أريد بقاء التغيير في الجماعة. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص 54)

غاية ما يمكن قوله ضمن موضوع تعديل الاتجاه والسلوك والعلاقة بينهما في إطار النظريات والأساليب التي عرضنا لها هو أن لكل نظرية قيمتها، إذ تقدم كل نظرية شروحات ودفعات تحمل الكثير من الاقناع والمقولية لامكانية تعديل الاتجاه ويقدم الجمع بينها صورة أكمل يقع ضمنها تصور متصل لتعديل الاتجاهات يقع عند أحد طرفيه ما يسمى "تغيير أصيل للاتجاه" أي يتضمن تغييرات وجدانية ثابتة نسبيا ومتسقة في أطرها الوجدانية والمعرفية والنزوعية وربما كان أحسن مثال لمثل هذا النوع من التغيير هو الاقناع الناتج عن لعب الأدوار إذ أن هذا التغيير هو نتاج تفكير عميق مرتبط بالقضية، وينزع إلى أن يستمر لمدة طويلة، وفي الطرف الآخر من المتصل يقع ما يمكن أن نسميه "تحولات موقعية مؤقتة" حيث تشير نتائج البحوث والدراسات إلى أن ما يدخل على هذه التحولات تظهر بصور آلية دون سياق شفوي للحجج المرتبطة بالقضية، وهي تحولات عارضة تختفي تدريجيا إذا ما انقطع دعم التغيير باستمرار الحجج المعرفية المؤيدة، والفيصل ههنا هو انشغال الفرد بموضوع الاتجاه، ومن الضروري بما كان ههنا استذكار نظرية "بيتي وكاسيو" لمساري الاقناع المركزي والجاني باعتبارها تمثل استجابة مناسبة للنقد الذي يوجهه البعض لمنهج الاستجابة المعرفية في تعديل الاتجاهات، حيث أن الاقناع عن الطريق المركزي يكون أكثر دواما ومن الممكن أن تنسب نظرية "فشباين وأجزين" في الفعل المتعلق تتناول أساسا الاقناع عبر الطريق المركزي، بينما تعالج تحارب كثيرة في برنامج "لا سويل" الاقناع عن الطريق الهامشي، فإذا تناولنا موضوعا يكون انشغال الأنا بالنسبة له قليلا مثل ترشيد استهلاك الطاقة فإننا نجد أنه بينما يؤيد معظم الناس لفظيا الترشيح إلا أنهم لا يسلكون هذا المسلك فعلا وتقدم نظرية التنافر الدليل التطبيقي لتعديل مثل هذه الاتجاهات، فمثلا يمكن أن نزيد التزام الجمهور العام بالحد من استهلاك الطاقة عن طريق التوقيع على التزام خطي مما ييسر تعديل السلوك لكي تتفق مع الالتزام الخطي الموقع، وكذلك إذا نجحنا في الحد ولو بقدر قليل من الاستهلاك ثم أكدنا القيمة الايجابية لهذا السلوك فإننا نزيد من الدافع لدى الجمهور لتعديل السلوك، وقد نجحت البرامج المستمدة من نظرية التنافر في هذه القضية في الحد فعلا من استهلاك الطاقة في المجتمع الأمريكي (لويس مليكة، 1989 ج2، ص 60) كما قدم الباحثون جملة من التقنيات متعددة المشارب والاستخدامات وإن اتفقت جميعا حول تعديل الاتجاهات ومنها:

✓ أسلوب السوسيو دراما: ففي مجال تعديل الاتجاهات تشير الكثير من الدراسات والبحوث والتجارب التي أجراها كل من steven ledford لمعرفة أثر استخدام أسلوب السوسيو دراما على

اتجاهات مجموعة من الأطفال نحو الآخرين كما يراها الطفل ، المدرس، الزملاء وهو ما يسمح بتعديل اتجاهات الأطفال، وفسر الباحثان ذلك بأن الطفل في نشاط السوسيو دراما تتاح له فرصة لملاحظة واستبصار سلوكه في عيون الآخرين، كما تتاح له فرصة مراجعة نفسه واسترجاع خبراته السابقة واتجاهاته ضد ، و بعيدا عن الآخرين وتقييم هذه الاتجاهات رغم أن أسلوب السوسيو دراما قد يكون أنسب مع من هم أكبر سنا قياسا بعملية الضبط الذاتي للسلوك وتقييم الخبرات. (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 205)

✓ البرامج التعليمية: سبقت الإشارة إلى أن الحد الفاصل بين التعليم والدعاية يكاد يكون وهميا، ويتأثر تخطيط البرامج التعليمية من حيث دورها في تغيير الاتجاهات لمفهومنا عن الأهداف التربوية وعمّا إذا كان تغيير اتجاهات الدارسين نحو مختلف الموضوعات يحتل مكانة بين هاته الأهداف وهل تترجم هذه الأهداف إلى برامج، وتزداد أهمية التعليم بوجه خاص في هذا العصر حيث يقضي الأفراد جزءا غير قصير من حياتهم في مختلف مؤسسات التعليم والحديث عن البرامج لا ينبغي أن يتم بمعزل عن بقية مؤسسات التنشئة الاجتماعية الرسمية منها واللا رسمية في ضوء الأهداف والمعايير والقيم التي يزيكها المجتمع، وقد أيقنت النظريات التربوية الحديثة أن مجرد تقديم المعارف قد لا يكون كافيا لتحقيق أهداف التربية، ومن الضروري إيلاء البعد الاجتماعي أهمية خاصة بوصف التلميذ جزءا من جماعة تربوية محدودة، وفرد من مجتمع كبير، ومن الضروري أن تعني كليات ومعاهد إعداد المعلمين لحمل أعباء هذه الرسالة. (لويس مليكة، 1989 ج 2، ص 61)

✓ برامج تنمية المجتمع وتعليم الكبار :بالإضافة إلى برامج التعليم داخل المدارس فإنه يمكن الحديث عن خطط لتصميم برامج تعليم خارج أسوار المدرسة يكون من أهدافها تعديل اتجاهات الأفراد نحو مختلف الموضوعات ومنها برامج تعليم الكبار، إقامة الندوات، الاستعانة بوسائل الاتصال الجمعي التي تهدف إلى زيادة وتيرة الاتصال المباشر بالموضوعات وتعبئة الاعتقادات بحجج نحو الموضوع المستهدف، وأن يتخذ هذا الاتصال شكلا ملحوظا غير عابر وعارض ومن أمثلة ذلك مشاريع الاسكان المشترك التي تجمع البيض والسود مثلما سبقت الإشارة إليه حيث أدت إلى تغيير ايجابي مرغوب في اعتقادات البيض نحو الزوج من النواحي المعرفية والنواحي الانفعالية -المشاعر نحو السود- والنواحي النزوعية - السلوك- كما أسفرت عن بعض التعميم في الاتجاه الايجابي نحو العناصر البشرية الأخرى. (لويس مليكة، 1989 ج 2، ص 62)

✓ المؤثرات الحضارية : ترسخ المناقشات السابقة حول النظريات وأساليب تعديل الاتجاهات أن العوامل الحضارية بالمعنى الواسع للكلمة لها بالغ الأثر في تكوين الاتجاهات نحو مختلف الموضوعات وضمنان ديمومتها بفعل عوامل الضغط الاجتماعي بل حتى تغييرها، هكذا فإن كل محاولة تروم تغيير اتجاهات الأفراد ينبغي استصحابها وتعويضها في المحيط الثقافي والاجتماعي الذي يتعرض له الفرد، وبذلك يثبت السلوك المنبثق عن عملية تغيير الاتجاهات، ولكن كيف يتم تغيير الاتجاهات على مستوى المجتمعات؟ تشير جملة من الشواهد من الماضي والحاضر إلى أن تغييرا ملموسا يقع فعلا في الحضارة وفي المجتمع على مر الزمن، وذلك بالرغم من نقص الدليل الأمبريقي المنظم على إمكانية وقوع التغييرات الاجتماعية، وقد كشفت دراسة قام بها "بوجاردس" عن وقوع تغييرات واضحة في التباعد الاجتماعي خلال ثلاثين عاما بين الأمريكيين البيض وغيرهم من الأجناس والشعوب الأخرى، ومن المفيد التذكير ببعض الوسائل التي يمكن أن تزيد في احتمالات تغيير الاتجاهات على مستوى المجتمع 1. تصريحات المسؤولين وكبار القادة والشخصيات المرموقة تأييدا للتغيير المنشود مثل تصريحات المسؤولين ورجال الدين في موضوع المصالحة الوطنية 2. التشريعات والقوانين ولا تكمن أهميتها في أنها تقضي على الاتجاه غير المرغوب فيها ولكنها وسيلة من وسائل خلق جو اجتماعي مساعد على تمثل السلوكات المرغوب وتغيير المواقف التي تولد الاتجاه غير المرغوب، فإذا أمكن الجماعات المختلفة من التفاعل فإن ذلك يخلق الجو المناسب كي يتعلم الناس تقبل بعضهم البعض وهذا هو الدور الحقيقي للتشريع فالقانون وحده لا يكفي للقضاء على التوتر ولكنه يهيئ الجو المناسب لذلك. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص 63)

رابعاً) مكونات الاتجاه نحو السلامة المرورية:

1.4. المكون المعرفي للاتجاه نحو السلامة المرورية (الوعي المروري):

سبق الإشارة في عناصر سابقة من هذا الفصل إلى أن الباحثين المنشغلين بموضوع الاتجاهات النفسية يميلون غالبا في دراستهم الأمبريقية المتعلقة بهذا المفهوم إلى تفكيكه إجرائيا إلى مكونات ثلاث، تعكس في الغالب الديناميات التي تحرك سلوك الفرد في الحياة الاجتماعية اليومية هي (المعرفة والوجدان والسلوك)، عطفًا على ذلك فأول مكون من مكونات الاتجاه نحو السلامة المرورية ذو طابع معرفي ويشير (فؤاد السيد و سعد عبد الرحمن، 1999) إلى هذا المكون عموما بالقول أنه "مجموع المعلومات والخبرات والمعارف التي تتصل بموضوع الاتجاه، والتي انتقلت إلى الفرد عن طريق التلقين أو الممارسة المباشرة بالإضافة إلى رصيد المعتقدات والتوقعات، وعلى ذلك فإن قنوات

التواصل الثقافية والحضارية تشكل مصدرا رئيسيا في تحديد هذا المكون المعرفي بجانب مصدر هام آخر هو مؤسسات التربية والتنشئة التي يتعرض من خلالها الفرد للخبرات المباشرة " (فؤاد السيد وسعد عبد الرحمان، 1999، ص253) وبناء على هذا الأساس تمثل الباحث المكون المعرفي للاتجاه نحو السلامة المرورية بما يعكس تلك الطبيعة المعرفية المميزة من معارف مرورية ونظم وقوانين تتوافق في مجموعها مع ما يصطلح الباحثون على تسميته بالوعي المروري.

فالوعي من منظور أكاديمي مفهوم يعبر عن حالة عقلية يكون فيها العقل بحالة إدراك وعلى تواصل مباشر مع محيطه الخارجي عن طريق منافذ الوعي التي تشكلها حواس الإنسان الخمس، كما يمثل الوعي الحالة العقلية التي يتميز بها الإنسان بملكات المحاكاة العقلية المنطقية والذاتية والإدراك العقلاني والحسي للعلاقة بين الكيان الشخصي والمحيط الطبيعي له، (أديب خضور، 2007، ص9) ويشار إليه أيضا بأنه "موقف ينتفي فيه الوقوف تحت تأثير أي عامل من العوامل التي تذهب بالعقل، بحيث يصبح الفرد على بصيرة كاملة بما يدور حوله وما يعبر عنه من قول أو فعل أو امتناع"، (Mohammed Elswaidi & al, 1997, p57) ويعرفه (بدوي زكي، 1983) بأنه "إدراك المرء لذاته وما يحيط به إدراكا مباشرا لكونه أساس كل معرفة" (عبد العزيز الهزاع، 2004، ص55) وفي ذلك كله إشارة إلى حالة عقلية، ونزوع الفرد إلى إدراك ذاته وما حوله واستيعابه والتصرف وفق ما تمليه الظروف المحيطة.

ويمكن تعريف الوعي إيجازا بأنه توفر المعلومات الصحيحة عن (أمر أو قضية) وتكوين الميول والاتجاهات نحوها ثم الممارسة الصحيحة لها. (أديب خضور، 2007، ص8)

ويمثل الوعي المروري شكلا خاصا من أشكال هذا الوعي، فثمة ذات بشرية (السائقون والمشاة ورجال المرور) تتفاعل مع محيط خارجي، أي مع واقع موضوعي له معطياته وقواعده ونظمه وقوانينه، فمعرفة معطيات هذا الواقع (الجال المروري) ومعرفة نظمته وقوانينه ومن ثم السلوك المروري السليم في ضوء هذه المعرفة هو ما يعكس الوعي المروري ويجسده، (أديب خضور، 2007، ص10) والوعي المروري بمفهومه الشامل بحسب ما يراه الباحث تبعا لاستخلاصاته المنبثقة عن قراءاته في التراث الأدبي المتعلق بالموضوع شقان، الأول يشمل اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة بكل ما يتعلق ويضمن السلامة المرورية (المركبة والطريق ومستخدموها والأنظمة والقوانين التي تحكم سلوك مستخدمي الطريق وغيرها)، والثاني هو النزوع إلى التصرف وفق ما تقتضيه تلك المعارف، وهنا يتعين التمييز بين الوعي المروري النظري والوعي المروري الممارس، وهو التمييز الذي تغفله العديد

من البحوث المنجزة في المجال المروري، فقد ثبت من خلال الدراسة التي أعدها (عبد الله النافع والسيف، 1406هـ) أن المعارف والمدرجات المتعلقة بالمرور وأنظمتها لا تقي وحدها سائق المركبة من حوادث المرور، إنما الذي يقيه هو القناعات المرورية المتحكمة حقاً بسلوكه، وتشمل وعيه بالسلوك الممكن وإجباره، بمعنى أن الذي يقي حقاً السائق ومستخدمي الطريق عموماً هو النزوع السلوكي الذي يوافق تلك المعارف ويجسدها، وقد سبق الإشارة في الفصل الثاني من الدراسة إلى أن انخفاض مستوى الوعي المروري قد يتخذ منحنيين، أولهما عدم الإلمام بأنظمة المرور وتعليماته أو الجهل بها، والمنحى الثاني عدم الامتثال رغم المعرفة نتيجة عدم تقديره السليم للأمور، فهو يندرج حتماً ضمن قلة الوعي، ذلك أن الوعي يستلزم أن يحافظ السائق على سلامته وسلامة الآخرين. (عبد الله الخلف، 2005، ص45)

وهذا النوع من الوعي - الوعي المروري - لا يحدث دفعة واحدة بل هو مجموعة من المعارف والخبرات المتراكمة، التي يأتي بعضها من خلال التجربة والخبرة والممارسة والاحتكاك، كما أن بعضها يأتي بفعل التعلم والتعليم، كما أن الوعي الذي يؤدي إلى الالتزام بالقوانين والأنظمة لا يتناقض مع الحرية، ذلك أن تطبيق الحرية وضمان استمرارها يتطلبان أولاً وجود نظام أو قانون يرسم للناس طريقاً ملزماً للسلوك وخطوط حمراء يحظر اختراقها، ويتطلب في المقام الثاني ثانياً وجود سلطة تقوم عن طريق مؤسساتها بتطبيق القانون والأنظمة بشكل يضمن للناس ممارسة حرياتهم وصيانة حقوقهم المشروعة. (أديب خضور، 2007، ص10)

الوعي عموماً والوعي المروري خصوصاً لا يأتي من فراغ بل هو دائماً مشروط تاريخياً واجتماعياً ومرتبطة أصلاً بالوجود الاجتماعي، ولذلك يختلف مستوى الوعي المروري ومضمونه من مجتمع إلى آخر ومن فترة إلى أخرى داخل المجتمع الواحد وفقاً لمعطيات الواقع المروري، ثمّة علاقة جدلية بين الوعي والواقع الاجتماعي عموماً، وثمة علاقة جدلية أيضاً بين الوعي المروري والواقع المروري، ويعلمنا علم النفس الاجتماعي أن البناء الاجتماعي والمجال المروري جزء منه وأحد أنظمتها هو الذي يحدد ويشكل الوعي ويبلوره، ولذلك ميّز العلماء بين الوعي الحقيقي الذي يخضع للشروط الاجتماعية والوعي الكاذب أو المزيف الذي لا يتصل إطلاقاً بالوجود الواقعي، كما أن هناك فروق بين الوعي والوهم، فالوهم هو عدم الوعي لأنه منفصل عن الواقع، ولكن هذا الجانب الموضوعي من عملية تكوين الوعي لا تنفي إطلاقاً جانبها الذاتي، بمعنى أن الإنسان ككائن مستقل يتفاعل مع هذا الواقع الموضوعي وفق خصائصه الذاتية (الشخصية والثقافية

والمعرفية والقيمية والمصلحية)، وبالتالي فإن الوعي المروري مسألة اجتماعية تتوقف على الظروف الاجتماعية والاقتصادية والثقافية والروحية والعلمية والروحية السائدة في المجتمع، كذلك هو مسألة فردية تتوقف على مقومات الفردية الذاتية، وهذا ما يؤكد حقيقة أن الوعي لا يتشكل بفعل الواقع الاجتماعي بشكل آلي بل عبر عملية تفاعل تتم داخل الذات الفردية. (أديب خضور، 2007، ص11) وبهذا يمكن الحديث عن وعي فردي مرتبط بالفرد وظروفه، ووعي جماعي مرتبط بالمجتمع ككل وظروفه، وثمة علاقة تأثير متبادل بين الوعي الفردي والوعي الجماعي، وغالبا ما يكون الطرف الأقوى في هذه العلاقة هو الوعي الجماعي الذي يمارس تأثيره القوي ولكن ليس بالضرورة الحاسم على الوعي الفردي، وهو مبدأ تحكمه أساليب التأثير السيكولوجية في عملية التعاشر داخل المجتمع كالعدوى والإيحاء والاقتداء. (غالينا أندرييفا، 1988، ص163)

وبالنظر إلى علاقة الواقع الاجتماعي بالواقع المروري وانعكاس ذلك على درجة الوعي المروري للسائقين على وجه الخصوص تتبادر إلى الذهن مبررات للفرق في درجة الوعي المروري بين الدول النامية ونظيرتها المتطورة حيث يشير (راضي السيد، 2008) إلى جملة من العوامل المؤثرة على درجة الوعي المروري في الدول النامية وذكر منها (مستوى التعليم والمستوى الثقافي ودور مدارس تعليم السياقة ونقص الإحساس بالانتماء الاجتماعي) حيث أن ارتفاع الأمية في الدول النامية قد أدى إلى إدراج الوعي المروري في مرحلة متأخرة ضمن خطط تلك الدول التنموية حيث تركز اهتمامها أساسا على محاربة الأمية قبل الاهتمام بزيادة الوعي المروري، ولأن نسبة الأمية في الدول النامية عالية وتبلغ مستويات مرتفعة فهي تترجم في زيادتها مدى انخفاض درجة الوعي المروري، وهي نتيجة منطقية تعكس عدم قدرة الأميين على الأقل قراءة اللافتات الإرشادية التي تساهم على نحو معين في زيادة حرص السائق على الطريق، كما انعكس انخفاض المستوى الثقافي للأفراد في الدول النامية بدوره على درجة الوعي المروري حيث تبدي الدول النامية اهتماما أقل بتطوير مناهج التعليم، عكس الدول المتقدمة التي أدرجت معظمها مناهج خاصة بالسلامة المرورية في مختلف أطوار التعليم وهو الأمر الذي ساهم في زيادة معارف المتعلمين بقواعد ونظم المرور التي تحكم سلوك مستخدمي الطريق، وهو ما ينعكس حتما على درجة الوعي المروري، ومن بين أهم أسباب تدني مستويات الوعي المروري في الدول النامية ما تشير إليه نتائج الأبحاث ذات الصلة بالموضوع عن ضعف في دور مدارس التعليم الخاصة بالسياقة في توصيل الكم المعرفي الكافي للمتعلمين وفترة تدريب أقل بسبب نقص الوسائل التي تتطلبها عملية التدريب المناسبة، أما الدول

المتقدمة فتظهر رعاية لازمة بعملية تعليم السائقين من خلال برامج مستديمة تعمل على تفعيل دور مدراس تعليم السياقة لإعداد سائقين قادرين على قيادة المركبة بكفاءة عالية ومراعاة قواعد وآداب المرور وأنظمتها بما يعود بمردود إيجابي في الوقاية من حوادث المرور والحد من أخطارها، ولعل أبرز الفروق بين الدول النامية ونظيرتها المتقدمة فيما يتعلق بالوعي المروري وما ينتج عنه من سلوك مروري قويم هو الإحساس بالانتماء حيث يبدي الأفراد في الدول النامية درجة أقل في الإحساس بالانتماء والالتزام بالنظام العام، وبات الالتزام بتعليمات وقواعد المرور متعلقا بتواجد رجل المرور، فالفرد لا يلتزم بقواعد وتعليمات المرور وأنظمتها إلا إذا وجد نفسه معرضا للضبط من قبل أجهزة المرور أو علمه بأن الطريق الذي يسلكه مرفق بجهاز مراقبة يرصد سلوك السائقين على الطريق، أما إذا علم السائق بغياب الرقابة الأمنية والمرورية على الطريق فإنه لا يتردد في مخالفة قواعد المرور وآدابه وتجاهل الإشارات المرورية وحق الآخرين في الطريق وهو أمر يبرره نقص الشعور بالانتماء والالتزام العام، وهو ما يشير بدوره إلى انخفاض في مستوى الوعي المروري، فاحترام القانون ليس مشروطا بوجود رجل المرور وغيابه. (راضي السيد، 2008، ص 26-29)

لذلك نركز في دراستنا على مسألة الوعي كمفهوم يعبر عن معارف السائقين حول السلامة المرورية، والقصد منه وظيفتان الأولى تتعلق بالقياس والتنبؤ والثانية أداة للتعديل، وذلك لأن الوعي سواء في المجال المروري أو في غيره من المجالات يعتبر الأداة الرئيسية لعملية التعديل، صحيح أن الوعي هو نتاج مباشر للواقع ووسيلة لفهم هذا الواقع ولكن الصحيح أيضا أن الوعي هو أداة رئيسية لتغيير الواقع ويشكل الوعي الأساس الذي بناء عليه يتحمل الإنسان النتائج المترتبة على سلوكه وموقفه اتجاه قضية ما، إن وعي المسألة المرورية بجوانبها المختلفة على الصعيدين الفردي والجمعي هو الشرط الضروري وربما الحاسم لوجود حياة مرورية سالمة وبالتالي تحقيق السلامة المرورية.

ثمة واقع مروري معطياته متعددة ومجالاته مختلفة، ويتعذر فهم هذا الواقع المروري الموضوعي ووعيه في أي مجتمع من المجتمعات معزولا عن الواقع الاجتماعي والاقتصادي والثقافي والتقني والسياسي السائد في هذا المجتمع، وهذا ما يجعل الوعي المروري مسألة لا تقتصر على مجرد السلوك المروري السليم على أهميته بل تتسع وتعمق لتصل إلى وعي الأبعاد النفسية والاجتماعية والإقتصادية والقانونية للمسألة المرورية.

2.4. المكون الوجداني للاتجاه نحو السلامة المرورية (الشدة الإنفعالية للاتجاه):

المكون الوجداني أو الانفعالي للاتجاه النفسي هو الصفة المميزة له والتي تفرّق بينه وبين غيره من المفاهيم المشابهة، إذ أن شحنة الانفعال المصاحبة للاتجاه هي ذلك اللون الذي بناءً على عمقه ودرجة كثافته يتميز الاتجاه القوي عن الاتجاه الضعيف كما يتميز الاتجاه عموماً عن المفاهيم الأخرى، (فؤاد السيد وسعد عبد الرحمن، 1999، ص254) وحينما يتعلق البحث بهذا المكون يميّز الباحثون بين الانفعالات عموماً وبين الطبيعة المميزة للمكون الانفعالي للاتجاه، فالأمر هنا لا يتعلق باستجابات انفعالية مرتبطة بموضوع الاتجاه بل بالشحنة الانفعالية المصاحبة للتعبير عن موقف الفرد إزاء موضوع الاتجاه، ويقع معظم الخلط لنقص في إدراك الطبيعة المميزة لمفهوم الاتجاه النفسي، فقد كان على امتداد فترة طويلة موضوع جدل بين الباحثين في مجال علم النفس الاجتماعي، ويتعين على من يروم فهم طبيعة مكونات الاتجاه النفسي والمكون الانفعالي للاتجاه على الوجه الخصوص أن يستوعب قطبية الاتجاه النفسي، حيث يشير فريق من الباحثين أن الاتجاه النفسي ثنائي القطبية وأشبه ما يكون في ذلك بسمات كالتفائل والتشاؤم الانبساط والانطواء وغيرها من السمات ثنائية القطب، وأجريت العديد من الدراسات تتبنى هذه الفكرة عن موضوع الاتجاه ومثال ذلك البحوث التي أعدها كل من (جاد وجيمس كوليك) سنة (1980) وبعوث (براتكانيس) سنة (1989). (فؤاد السيد وسعد عبد الرحمن، 1999، ص254)

وقد انبثق هذا المنحى عن نظرية محورية في الاتجاهات النفسية تتبنى فكرة قطبية الاتجاه النفسي وهي نظرية الحكم الاجتماعي Social Judgement theory والتي تشير إلى أن استجابة الفرد والتي تعبر عن اتجاهه النفسي تنقسم إلى ثلاثة أنواع هي الرفض والقبول وعدم التقيد، واستجابة القبول تقع في منطقة العقيدة المقبولة على متصل Continuum واستجابة الرفض تقع في منطقة العقيدة المرفوضة، واستجابة عدم التقيد أو الاهتمام تقع في منطقة العقائد غير المقبولة وغير المرفوضة والتي يصطلح عليها البعض لفظ المنطقة الرمادية، إلى ذلك أثار سؤال هل كل اتجاه موجب (مع) يكون قطبه المقابل هو الرفض (ضد) ؟ ذاك هو السؤال الذي دعا فريقاً من الباحثين إلى القول بأن الاتجاه النفسي ليس قطبياً بل أحادي البعد وقد أبرز (كيلرنجر) هذه النظرية في بحوث ناقش من خلالها فكرة ثنائية القطب وضرب في ذلك المثال التالي : لا يمكن تمثيل الاتجاه التحرري Liberalism والاتجاه المحافظ Conservatism على بعد واحد، بل يجب أن يمثل كل اتجاه من هذين الاتجاهين على متصل مستقل عن الآخر، والفكرة الأقرب إلى الصواب بين

الطرحين هو أن الاتجاه النفسي أحادي البعد Unidimeneinal ثنائي القطب Bipolar فالبعد يميّز نوع الاتجاه والقطب يميز القوة، (فؤاد السيد وسعد عبد الرحمان، 1999، ص255) وهي نقطة حاول الباحث مراعاتها في بناء المقياس المحدد لاتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية وتفصيل ذلك تم توضيحه في العنصر المتعلق ببناء المقياس في الفصل اللاحق من الدراسة.

3.4. المكون السلوكي للاتجاه نحو السلامة المرورية (سلوك قيادة المركبة):

يشير التراث الأدبي السيكلوجي إلى المكون السلوكي للاتجاه النفسي على أنه "مجموعة من التعبيرات والاستجابات الواضحة التي يقدمها الفرد في موقف ما بعد إدراكه ومعرفته وانفعاله إزاء موقف يتعلق بموضوع الاتجاه"، (فؤاد السيد وسعد عبد الرحمان، 1999، ص254) بناء على هذا الأساس وقصد إبراز تصورنا لهذا المكون كان لزاما علينا توضيح بعض الأطر النظرية المتعلقة بالسلوك الإنساني عموما، ومنه نستطيع أن نستنبط القواعد والديناميات المشكلة والمتحركة في سلوك قيادة المركبة، فما ينطبق على الكل ينطبق حتما على الجزء، حيث يشار إلى السلوك Behaviour بأنه "جميع أوجه النشاط العقلي و الحركي والانفعالي والاجتماعي التي يقوم بها الفرد، ويتمثل السلوك في النشاط المستمر الدائم الذي يقوم به الفرد لكي يتوافق ويتكيف مع بيئته ويشبع حاجاته ويحل مشكلاته، وما دامت هناك حياة يرافقها نشاط، فهناك دائما صور لا حصر لها من السلوك الصادر عن الفرد"، (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص12) ويتميز السلوك بجملة من الخصائص أبرزها أنه (سبي) فلا ينشأ من العدم فهناك دوما سبب يؤدي إلى ظهوره، (هادف) مقترن بتحقيق غاية معينة أو إشباع حاجة، (متنوع) يظهر بصور متنوعة حتى يتوافق مع المواقف التي تواجه الفرد، (مرن) فالسلوك الإنساني متبدل طبقا للظروف والمواقف المختلفة التي تواجه الفرد، ولكن مع الأخذ في الاعتبار أن مرونة السلوك عملية نسبية تختلف من شخص لآخر طبقا لاختلاف مقومات شخصية كل منهما والعوامل البيئية المحيطة بهما، (حمود البدر، 1418هـ، ص179) ويمكن بوجه عام القول بأن السلوك الإنساني وفق تلك الخصائص ما هو إلا محصلة للتفاعل بين عاملين هما الوراثة والبيئة، وتحكم تلك المحصلة جملة من المقومات ذكرها الباحثون على النحو التالي (السن، الجنس، خصائص وصفات الشخصية، الوسط أو الإطار الذي يعيش فيه الإنسان والعوامل البيئية المحيطة)، (علي الغامدي، ب ت، ص30) وهي ذات الأطر وغيرها مما نحاول معرفة أثرها على نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية في دراستنا التشخيصية تمهيدا لبناء برنامج يراعي تلك العوامل، وبالحديث عن العوامل المؤثرة في السلوك

الإنساني فإن الباحثين يحصرون تلك العوامل المؤثرة ضمن ثلاث مجموعات رئيسية، وتشمل المجموعة الأولى عوامل فردية تتعلق بالإدراك و المعرفة Cognition، والدوافع Motives والاتجاهات Attitudes وخصائص شخصية حيث أن السلوك الفردي هو نتيجة جزئية لتلك العوامل التي تتبلور في شخصية الفرد وأنماط سلوكه، ولأن الفرد لا يعيش بمعزل عن الناس فإننا نجد جانباً من السلوك يتأثر بالمجموعة الثانية من العوامل وهي المحددات الاجتماعية للسلوك الناشئة عن التفاعل بين الفرد وغيره، ومن ناحية ثالثة فإن الفرد يعيش في المجتمع كبير وينتمي إلى حضارة محددة تسهم في تشكيل سلوكه بما يشيع فيها من ثقافات وقواعد للسلوك تشكل قي مجموعها المحددات الثقافية لسلوك الأفراد. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص17) وتفرز المحددات السابقة للسلوك الإنساني أنماط مختلفة منه يوجزها الباحثون فيما يلي:

أ. السلوك الفردي: يعتبر السلوك الفردي أبسط صور السلوك ويتعلق بفرد واحد، فكل فرد يتعرض في مواقف حياته اليومية لحملة من المثيرات، وإزاء كل موقف ومثير يصدر من الشخص رد فعل يطلق عليه استجابة، وقد ثبت من خلال الدراسات السيكلولوجية أن المؤثر الواحد ينتج أنواعاً من السلوك لدى الأفراد المختلفين، وكما أوضحنا سابقاً كيف أن ردود الأفعال المختلفة للأفراد تختلف وتتنوع بالنسبة لنفس الموقف وذلك باختلاف السن والجنس والخصائص الشخصية والمحيط، كل هذه العوامل وغيرها تؤدي إلى اختلاف إدراك الأفراد للمثيرات وتصوراتهم عن أنواع السلوك الممكنة، فلدى كل فرد مجموعة من المعلومات المختزنة نتيجة للخبرات المتراكمة، وحينما تتفاعل هذه المعلومات مع خصائص الشخصية فإنه يتكون لدى الفرد أنماط من السلوك تتوافق في الغالب مع قيم واتجاهات الفرد أو المجتمع، وعند النظر لجزئية اختلاف الأفراد فإن الموقف الواحد قد يترتب عليه العديد من الاستجابات المختلفة نتيجة اختلاف هؤلاء الأفراد، كما قد يحدث العكس فتعدد المواقف قد يفرز استجابات متماثلة من أفراد مختلفين. (النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص23)



ب. **السلوك الاجتماعي:** سلوك يجسد علاقة الفرد بغيره من أفراد الجماعة، وهو أيضا إحدى صور السلوك الشائعة في الحياة اليومية، حيث يميل الإنسان بطبيعته إلى الانتماء لغيره من الأفراد، ويكتسب هذا السلوك من محيط الفرد الأسري ومن البيئة الاجتماعية لاحقا، ولحاجة الفرد للإحساس بالانتماء يقوم الفرد بالانضمام إلى مجموعات من الأفراد فتتغير مظاهر سلوكه تبعا لما تقتضيه معايير الجماعة، ويؤدي كل من الفرد والجماعة دور المؤثر أو المتأثر في الوقت ذاته، ويتوقف ذلك على العديد من العوامل كالخصائص الشخصية للفرد والأفراد المكونين للجماعة، وغالبا ما يحدث التأثير من الجماعة اتجاه الفرد، وبذلك يتأثر سلوك الفرد بما تمارسه الجماعة حتى يقوم الفرد بأنماط سلوكية تتفق مع قيم وعادات الجماعة، وتتميز بعض الجماعات بتأثير أقوى على سلوك الفرد وخاصة في فئات عمرية معينة مثل فترة المراهقة والشباب حيث يكون الانتماء لجماعة الأقران أقوى وتأثيرها ربما يصل إلى مستوى أقوى من تأثير الأسرة والمدرسة. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص23)

ج. **السلوك الجماعي:** السلوك الجماعي هو سلوك جماعة من الأفراد تتصف بالقدرة على تطوير قواعد وعادات للسلوك بطريقة تلقائية تخالف ما هو شائع ومقبول في المجتمع، ولعل من النماذج الأساسية للسلوك الجماعي ذلك الذي يُطلق عليه مصطلح السلوك الجماهيري، وللسلوك الجماعي جملة من الخصائص أبرزها :

- أنه سلوك مؤقت: يقتزن ظهوره بمسألة آنية قد تشكل حاجة للأفراد المجتمعين.
- سرعة التأثير المتبادل: ويحدث ذلك بين أفراد الجمهور، حيث يقوم كل فرد بإثارة الآخرين كما أنه يستجيب لإثارتهم بسرعة.
- يتسم عادة بالعنف: يشكل العنف أحد أبرز مظاهر هذا السلوك.
- انتقال المسؤولية إلى الجماعة: ويتحقق ذلك نتيجة كبر حجم الأعضاء وانعدام التميز الفردي، مما يزيل الشعور بالفردية ولذلك فإن عضو الجمهور لا يشعر بمتابعة أحد لتصرفاته كما أنه هو أيضا لا يعطي اهتماما لتصرفات الآخرين، وقد يصدر عنه من التصرفات والسلوك ما لا يقبل أن يفعله بمفرده، وذلك اعتمادا على أن المسؤولية لا تقع عليه كاملة لوحده، وإنما يتحملها أيضا الآخرون. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص25)

بعد هذا العرض المقتضب عن السلوك الإنساني نخلص إلى جملة من المحددات والأطر المشكلة والحركة للسلوك العام للأفراد في الحياة اليومية، ولأن سلوك قيادة المركبة جزء من ذلك السلوك العام فإن جل تلك المحددات والعوامل والمقومات تنسحب على السلوك الجزء، وقد شكل هذا الجزء وقود الكثير من البحوث في المجالين النفسي والاجتماعي مما أفرز جملة من التوجهات والآراء تصب معظمها في وعاء ينظر لسلوك القيادة وفق أربعة نماذج هي:

● نماذج متعلقة بشخصية السائق.

● نماذج متعلقة بالملاحظة والإدراك.

● نماذج متعلقة بمعارف السائقين.

● نماذج متعلقة بدوافع السائقين.

وتتفق النماذج السابقة على النظر إلى سلوك القيادة على أنه جملة الاستجابات المتواصلة للمثيرات والمنبهات غير المنقطعة البصرية والسمعية على الطريق، تقتضي من السائق التعامل معها وفق ما تمليه جملة من الخصائص المشكلة لنمط القيادة العام لدى السائق - هي ذات الخصائص التي رسمت أطر النماذج السابقة - وقد اصطلح الباحثون على مراحل تكوّن تلك الاستجابة باللغة الانجليزية P.I.E.V process مرتبة على النحو التالي (علي الغامدي، ب ت، ص13):

✓ الإدراك perception

✓ التعرف Identification or Intellection

✓ القرار Décision

✓ رد الفعل Réaction

في ضوء هذا الملخص المقتضب عن مفهوم السلوك الإنساني نستطيع أن نفهم سلوك قيادة المركبة والأخطاء التي تصدر عن السائقين التي تؤدي غالباً إلى وقوع الحوادث، فالسرعة الزائدة والمخاطرة والتجاوز الخطير أو قطع الإشارة أو السير عكس الاتجاه كأحد أهم أسباب حوادث المرور قد تعود إلى عدد من العوامل و الدوافع التي تختلف من فرد إلى آخر، فقد يكون مصدرها حاجة ذاتية داخلية لدى الفرد أو تأثيراً خارجياً سواء كان هذا التأثير صادراً من المجتمع أو غيره.

والملاحظ أن كثيرا من أخطاء السائقين أثناء القيادة تمثل أخطاء شائعة، مما جعل منها نمطا شائعا لعادات سلوكية يتعلمها الفرد ويقلد فيها الآخرين وأصبحت جزءا من سلوكه الفردي الذي يقوم به كتوافق مع العادات السلوكية الشائعة حتى وإن اختلفت هذه العادات مع مفاهيم الفرد واعتبارها عادات خاطئة، ولذلك اعتمد الباحث في بنائه للمقياس المستخدم في الدراسة على محاولة قياس مدى إقرار الفرد بارتكابه لهذه العادات السلوكية الخاطئة أثناء قيادته للمركبة وربط ذلك بتصوره عن شيوعها لدى الآخرين ومدى إدراكه لخطورتها في وقوع الحوادث، كما تعرضنا للجانب المعرفي عن مدى معرفته للنظم و المعلومات المرورية التي تمثل الجانب الإدراكي من اتجاهه نحو السلامة المرورية والربط بينهما وبين الجانب الواقعي من سلوكه، كما تعرضنا لتحليل بعض المكونات الانفعالية التي تكون دافعا رئيسيا وراء عدد كبير من الأخطاء التي تؤدي إلى الحوادث فتبتعد بالسائق عن تحقيق السلامة المرورية، وهو ما يقترب على نحو أمبريقي إجرائي من مكونات الاتجاه نحو السلامة المرورية التي تستهدف الدراسة تعديلها.

خلاصة:

على الرغم من اتساع رقعة صفحات هذا الفصل الذي يشكل بالأساس محور الدراسة، فإن البيان المقولي لموضوع الاتجاهات لا يحتفظ بكثير من الزخم المعرفي، وهو ما يحتم توسيع رقعة البحوث النظرية والأمبريقية بهذا المفهوم من أجل توظيفها بما يسهم في مزيد من الفهم لسلوك الأفراد في حياتهم اليومية وتطوير الأساليب الممكنة التي يتيحها المفهوم في تعديلها نحو المرغوب مجتمعا.

الفصل الرابع: السلامة المرورية في الجزائر وضعها وحدودها :
المنطلقات التشخيصية لتحديد معالم البرنامج المقترح

أولاً: الملامح الوصفية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية
ثانياً: اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية وعلاقتها ببعض المتغيرات
ثالثاً: تحليل عام لنتائج الدراسة التشخيصية لاتجاهات السائقين نحو السلامة
المرورية

تمهيد:

يدور هذا الفصل في أربعة محاور، شكلت مجتمعة حلقات سلسلة الشق التشخيصي من الدراسة قبل الخوض في كل محاولة لبناء برنامج يستهدف تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، وقد تضمن أول تلك العناصر والموسوم بعنوان " الملامح الوصفية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية" كافة الإجراءات المنهجية المستخدمة في الدراسة التشخيصية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وقد شمل ذلك تحديد المنهج الوصفي وأسلوب المعاينة العشوائية وإعداد مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، خطوات تصميمه واختبار خصائصه السيكمومترية، وكيفية توزيع المقياس وتفرغ بياناته، فضلا عن أبرز المعالجات الإحصائية المعتمدة في توصيف ملامح عينة البحث، تمهيدا للمحور اللاحق من هذا العنصر والمتعلق بمناقشة التساؤلات التي اعتمدها الباحث لإعطاء توصيف دقيق يسهم في كشف خصائص اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية قبل حوصلة مجمل قراءات الباحث في الملامح الوصفية لاتجاهات السائقين التي تقوم الدراسة الحالية لأجل بناء برنامج لتعديلها

أولاً: الملامح الوصفية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

1.1. الطريقة وإجراءات البحث

1.1.1. حدود الدراسة التشخيصية ومجالاتها:

تتحدد الدراسة التشخيصية الحالية لاتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية بحدود عينتها زمانا ومكانا، وقد شملت (160) سائقا من المقيمين في مدينة بسكرة ممن يحملون رخصة القيادة من الصنف (ب) والمتعلقة بالمركبات ذات الوزن الخفيف، تم انتقاؤهم بطريقة عرضية عبر عدد من حظائر السيارات ومحطات الوقود وبعض المصالح الإدارية المنتشرة عبر المدينة، وقد التزم الباحث قبل تقديم المقياس إلى السائق بشرطين أساسيين، هما رغبة الأخير في التعاون على إجراء البحث، ومن شأن ذلك أن يضيف مسحة الجدية على الإجابة، والثاني نشأة السائق في مدينة بسكرة وهو شرط تبرره ضرورات علمية تتعلق بتشكيل الاتجاهات النفسية عند الأفراد، حيث تسهم البيئة الاجتماعية بمختلف أنساقها في بلورة اتجاهات الأفراد ومن ثم سلوكياتهم وقد حالت جملة من الضوابط المنهجية والموضوعية دون محاولة توسيع رقعة الدراسة جغرافيا لتشمل عددا من أبرز الدوائر المنتشرة عبر تراب الولاية تحقيقا لمطلب التجانس بين أفراد العينة وهو ما يفتح المجال لإجراء المزيد من الدراسات المستفيضة حول الموضوع وتقديم قراءة أشمل لاتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، وتطلب استكمال ذلك العدد من السائقين النزول إلى الميدان في شهر ماي من عام (2014).

كما تتحدد الدراسة الحالية بجملة من المحددات الموضوعية أهمها:

✓ سوف تقتصر الدراسة الحالية على استقصاء نوع الاتجاهات التي يحملها سائقو المركبات نحو السلامة المرورية، ضمن حدود عينة البحث ووفق المنظور الذي اعتمده الباحث المتعلق بمكونات الاتجاه النفسي، وكذا الأبعاد التي يقيسها مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، والبحث في دلالة الفروق إحصائيا بين اتجاهات أفراد العينة نحو السلامة المرورية تبعا لجملة من المغيرات المعبر عنها في نص تساؤلات الدراسة تمهيدا لمرحلة بناء برنامج تعليمي ارشادي لتعديلها.

✓ خصوصية الدراسة: حيث انطلقت من عينة متجانسة تجمع بين أفرادها جملة من القواسم المشتركة، لذا حاول الباحث التركيز على عدم الاقتباس بما لا يراعي خصوصيات البيئة المحلية التي جرى ضمن شروطها البحث الميداني.

✓ لم تشمل الدراسة الفئات الأخرى من السائقين وركزت على حاملي رخصة القيادة من الصنف (ب) حيث أن البحث في خصائص الفئات المتبقية يتطلب شروطا وإمكانيات لم تتوفر للباحث في الدراسة الحالية.

2.1.1. المنهج:

منهج البحث هو الطريق المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة بواسطة طائفة من القواعد العامة تهيمن على سير العمل وإجراءاته لتصل بالباحث إلى نتيجة محددة، (طارق العتيبي، 2006، ص 160) على هذا النحو وسعيا من الباحث إلى محاولة الكشف عن اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، فقد تم اعتماد المنهج الوصفي لأن خطوات هذا المنهج وركائزه تخدم أهداف الدراسة التشخيصية وتحققها، فاعتمادا على أسلوب المسح الاجتماعي يمكن الكشف عن نوع الاتجاهات التي يحملها سائقو المركبات نحو السلامة المرورية، ولأنه يأخذ بالمنحى الإحصائي في وصف الظواهر المدروسة، فيمكن من خلاله الكشف عن درجات الأفراد على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، فضلا عن إمكانية الكشف عن دلالة الفروق إحصائيا بين درجات الأفراد في استجاباتهم على فقرات المقياس تبعا لجملة من المتغيرات أهمها الجنس، السن، المستوى التعليمي، المهنة وغيرها.

3.1.1. عينة الدراسة التشخيصية:

قبل الخوض في محاولة تصميم برنامج نفس اجتماعي يقلع من خصائص المجتمع الى تنتمي إليه عينة الدراسة الأساسية كان العزم معقودا منذ البداية على تقديم قراءة تشخيصية للواقع المروري المحلي وهو ما يمنح البرنامج اقتدارات إضافية تتماشى وخصوصيات العينة من أجل بلوغ الهدف المنشود وهو تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية لذا فقد شكلت اعتبارات مثل تجانس أفراد مجتمع الدراسة واختيار عينة ممثلة لمجتمع السائقين وصنف رخصة القيادة منطلقا أساسيا للباحث نحو تحديد معالم مجتمع الدراسة الاستطلاعية الذي تخدم خصائص أفراد أهداف البحث وتحققها، غير أن جملة من العوائق البحثية المادية بالأساس وقلة الإمكانيات وعامل الوقت، يضاف إليها نقص التعاون الذي أبدته بعض الجهات الوصية بقطاع النقل، شكّلت مجتمعة عائقا أمام الباحث للخروج ببحث ميداني يقدم مكالشفة علمية لأبرز الأسباب المساهمة في تدني معدلات السلامة المرورية في بلادنا، واقتراحا لحلول إجرائية مناسبة لتحسين الوضع المروري وتحقيق سلامة الأفراد على الطرقات، وهو ما حتم على صاحب الدراسة تقليص رقعة البحث لتتضمن حدود ولاية بسكرة، أمام هذا الوضع تملّي الضرورات المنهجية لانتقاء أفراد عينة ممثلة لمجتمع الدراسة

– السائقون في ولاية بسكرة – حصرا لجميع مفرداته، وهو ما لم يتوفر بدوره للباحث فليس ثمة إحصائيات رسمية ودقيقة حول العدد الفعلي للسائقين الممارسين في ولاية بسكرة.

بناء على الأساس المتقدم ورغبة الباحث الملحة لتصوير الواقع المروري من منظور وصفي يركز على مفهوم الاتجاهات النفسية للسائقين نحو السلامة المرورية، تمهيدا لمرحلة بناء البرنامج فقد عمد إلى انتقاء أفراد العينة بطريقة عرضية عبر عدد من حظائر وقوف السيارات ومحطات التزود بالوقود وبعض المصالح الإدارية الرئيسية المنتشرة في مدينة بسكرة، وهو الإجراء الذي سمح بتوزيع نحو (180) نسخة من المقياس على السائقين، استبقيت منها (160) بعد أن كشفت عملية تفرغ البيانات عدم صلاحية بعضها، وبلخص الجدول التالي أهم خصائص أفراد عينة الدراسة:

جدول رقم (19) يوضح خصائص عينة الدراسة

الخصائص		الجنس		السن			المستوى التعليمي					المهنة أو المركز الوظيفي			
الفتات	ذكور	إناث	29 – 20	39 – 30	49 – 40	50 وأكثر	ابتدائي	متوسط	ثانوي	جامعي	أعمال حرة	موظف	طالب	سائق أجرة	بدون عمل
103	57	65	43	29	23	22	23	14.40	28.10	43.70	13.80	36.90	18.80	31	18
64.40	35.60	40.60	26.90	18.10	14.40	13.80	14.40	14.40	28.10	43.70	13.80	36.90	18.80	31	18

جدول رقم (20) تكملة لجدول خصائص عينة الدراسة

الحالة الاجتماعية				سنة نيل الرخصة				أقدمية السياقة				التعرض لحادث		ارتكاب مخالفة	
أعزب	متزوج	مطلق	أرمل	1984 – 1975	1995 – 1985	2004 – 1995	2014 – 2004	أقل من 5 س	14 – 5 سنة	24 – 15 سنة	34 – 25 سنة	نعم	لا	نعم	لا
65	56	25	14	21	21	44	74	66	37	27	30	75	85	93	67
40.60	35.00	15.60	8.80	13.10	13.10	27.50	46.20	41.20	23.10	16.90	18.80	46.90	53.10	58.10	41.90

2.1. أدوات الدراسة التشخيصية (مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية)

حظي موضوع الاتجاهات النفسية باهتمام كثير من الباحثين في مجال علم النفس الاجتماعي ساهم إلى حد بعيد في احتلال الموضوع لمكانة هامة في الأدب السيكولوجي الاجتماعي، ولعل ما يبرر هذا الاهتمام هو الدور الذي تلعبه الاتجاهات النفسية كمحدد للسلوك الذي يتخذه الفرد في مواقف الحياة المختلفة، كما يعمل على تنظيم العمليات المعرفية والإدراكية والانفعالية والدافعية تتبلور في موقف ما على شكل سلوك. (زايد بني عطا، 2008، ص 90)

ومع تزايد أهمية الاتجاهات النفسية في توجيه السلوك الإنساني، دعت الحاجة إلى تطوير أدوات فعالة في قياسها وذلك على درجة عالية من الثبات والصدق، ويعزى الاهتمام بهذين المتطلبين إلى طبيعة الاتجاهات نفسها كونها سمات افتراضية في الفرد تنعكس في بعض جوانب سلوكه، فالاتجاهات تكوين فرضي يتوسط بين المثيرات الخارجية المتعلقة بموضوع الاتجاه واستجابة الفرد لها في شاكلة سلوكيات تختلف باختلافها الاتجاهات التي يحملها الأفراد نحو موضوع الاتجاه، وهي إلى حد ما ذاتية غير موضوعية ولا سبيل لملاحظتها بشكل مباشر، وعلى أساس التأثير المتبادل بين الاتجاه و السلوك تعد الاتجاهات مفهوما يلقّاه الكثير من الغموض يصعب تمثله ومن ثم قياسه. (تغريد حجازي، 2008، ص 76)

وتجاوزا لهذه الصعوبة ركز كل من شريغلي وكوبالا (shrigley & Kobala 1984) على الربط بين قياس الاتجاهات النفسية ومفهوم الاتجاه النفسي، ضمن هذا التوجه حاول (شريغلي وكوبالا) الوصول إلى إطار شامل يحدد مفهوم الاتجاه النفسي مستفيدا من التطور التاريخي للمفهوم والنظريات المفسرة في مجال علم النفس الاجتماعي، وخلص من ذلك إلى تحديد جملة من العناصر العقدية (Key éléments) تحدد مفهوم الاتجاه وتضع ضوابط لكل من يروم بناء مقياس للاتجاهات نحو موضوع معين، (نضال الشريفين، 2006، ص 170) وهي ذات الضوابط التي حاول الباحث مراعاتها أثناء إعداد فقرات المقياس، ويمكن إيجاز مضامين أبرزها على النحو التالي:

أ) التزم الباحث أثناء صياغة فقرات المقياس أن تعكس ثلاث جوانب رئيسية هي:

- الطبيعة الشخصية للاتجاهات: من خلال صياغة فقرات تتمركز حول الذات (Ego centeric items) وذلك من خلال صياغة فقرات تصف سلوكا يرغب فيه السائق أو يتجنبه أو يقوم به فعلا.
- الأثر الاجتماعي: (social centered items) من خلال صياغة فقرات تصف شعور السائق اتجاه ممارسة يقوم بها الآخرون.

- الاتساق (consistance) :من خلال صياغة فقرات تتمركز حول الفعل (action entered Items) تصف شعور السائق لما يجب أن تكون عليه الممارسة. (زايد بني عطا، 2008، ص90)
- حرص الباحث على أن تعكس فقرات مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية الشدة الانفعالية، وهو ذات المفهوم الذي سبق الإشارة إليه في عنصر مكونات الاتجاه نحو السلامة المرورية في الفصل الثالث، ذلك أن من خصائص الاتجاهات النفسية أنها تقييمية ويتدخل فيها الجانب الانفعالي الذي يؤثر على الاستعداد والاستجابة، ومن أجل تحقيق هذا المطلب اعتمد الباحث جملة من المحكات والمعايير تساهم مجتمعة في التأكد من قدرة كل فقرة من فقرات مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية على قياس الشدة الانفعالية وأبرز تلك المحكات حسب ما أورده (تغريد حجازي، 2008، ص76) ما يلي:
- يجب أن تتوزع الاستجابات لكل فقرة على مدى التدرج لمقياس ليكرت بحيث لا يكون التوزيع ملتويا، سواء أكان ذلك التوزيع ملتويا للتواء موجبا أو سالبا.
- يجب أن تكون الفقرة قادرة على التمييز بين الفئتين العليا والدنيا، المحدودتين بأدائهما على المقياس ككل، باعتبار أن الفئة العليا هي أعلى من (27%) والفئة الدنيا هي أدنى من (27%) وكلما زاد الفرق بين متوسطي الفئتين، يزيد احتمال إجابة الأفراد ذوي الاتجاهات الإيجابية بالموافقة والأفراد ذوي الاتجاهات السلبية بعدم الموافقة في الفقرات الموجبة والعكس، بالتالي تكون الفقرة قادرة على التمييز، ويمكن مقارنة أداء هاتين المجموعتين باستخدام اختبار (ت) T test Student أو من خلال معامل ارتباط الفقرة بالدرجة الكلية للمقياس بعد حذف هذه الفقرة وهو ما يعرف لدى جمهور الباحثين في مجال القياس النفسي بالصدق التمييزي، والذي يجب أن لا يقل عن (0.3).
- التوزيع التكراري لأداء المجموعة العليا يجب أن يكون ملتويا بحيث ترتفع النسبة في جهة (موافق تماما) و (موافق) وتقل كثيرا في جهة (معارض) و(معارض تماما) والعكس بالنسبة للفئة الدنيا، بحيث ترتفع النسبة في جهة (معارض) و(معارض تماما) وتقل كثيرا في جهة (موافق) و(موافق تماما) لنفس الفقرة الموجبة والعكس بالنسبة للسالبة.
- يجب أن لا تزيد نسبة (غير متأكد) عن (25%) من عدد التكرارات الكلية، إلا أنه يمكن قبول فقرات تصل نسبة غير المتأكدين فيها إلى (35%) إذا كانت جميع الخصائص والشروط الأخرى للفقرة قد تحققت.

- يجب أن يتراوح المتوسط الحسابي لمن أجابوا على الفقرة بين (2.5% و 3.5%) والانحراف المعياري بين (1-1.5).

- اتساق فقرات المقياس مع موضوع الاتجاه: ويقترن تحقق هذا الشرط مع صحة تمثيل الباحث للموضوع الذي يود قياس الاتجاهات نحوه، ومن ثم صياغة فقرات تتناسب مع ذلك التمثيل، وتشير بلوسر (Blosser.1984) إلى أن عدم الاتساق في نتائج قياس الاتجاهات في المجال الواحد يعزى إلى استخدام أدوات غير صحيحة (Inadéquate) غير متسقة مع موضوع الاتجاه في قياسها، (نضال الشريفين، 2006، ص170) وهي بذلك تتفق مع شبيكي (Schibéci.1984) الذي أوصى هيئات تحرير المجلات العلمية المتخصصة بالتشدد في جوانب صدق أدوات القياس وثباتها من خلال مراجعته لأكثر من (200) دراسة تناولت مفهوم الاتجاهات، كما أن التوجه الحديث في إجراءات صدق مقاييس الاتجاهات يؤكد على أهمية تحليل الفقرات ويقلل بالمقابل من أهمية المحكمين وحدهم كمؤشر لصدق المقياس، ويرى منبي (Munby.1982) أن استخدام المحكمين لا يضمن صدق الفقرات واتساقها لكون فهم المحكمين المختصين في توجه علمي معين لسياق الفقرات يختلف عن فهم أفراد العينة التي يخضع أفرادها للبحث والدراسة، ومن أجل أن تكون فقرات المقياس صادقة وثابتة فلا بد من أن يفهمها جميع السائقين في دراستنا هذه بنفس السياق في المرات المتتالية لعملية القياس، ورغم الإجماع على هذا التوجه في التقليل من أهمية دور المحكمين، إلا أن الخبراء في النواحي السيكمومترية المتعلقة بمقاييس الاتجاهات يتفقون على الدور الذي يلعبه المحكمون في التأكد من سلامة العبارات من ناحية الصياغة اللغوية ومعرفة تناسب فقرات المقياس مع المستويات المختلفة لفهم المستجيبين، وكذا تقييد الصياغة بمعايير صياغة فقرات مقاييس الاتجاهات، فضلا عن تزويد الباحث بتغذية راجعة حول فقرات المقياس قيد التطوير وأبعادها. (تغريد حجازي، 2008، ص78)

- اعتمد الباحث أثناء بنائه لمقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية أسلوب ليكرت التدريجي، ويبرر هذا التوجه عوامل عديدة لعل أبرزها هو أن أسلوب ليكرت يعد أكثر الأساليب شيوعا واستخداما في قياس الاتجاهات كما أنه أقل تكلفة وجهدا ووقتا مقارنة بغيره من الأساليب، ولأنه أسلوب يأخذ بمبدأ التدرج فهو عامل مساعد آخر للباحث للتمييز بين الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية، وإن كان ثمة ما يعاب على الدراسات المتقدمة التي اعتمدت هذا الأسلوب فهو اعتمادها أسلوب ليكرت بمعايير النظرية التقليدية للقياس وهي التي تعرف عند جمهور الباحثين برمز (CTT) (Classical Test Theory) في عملية انتقاء الفقرات، وهو ما حاول

الباحث تجاوزه باعتماده على النظرية الحديثة في القياس والتي تعرف بمصطلح نظرية الاستجابة للفقرة (IRT) (Item Response Theory) أو نظرية السمات الكامنة (LTT) (Latent Trait Theory) والتي تعتمد على تحديد العلاقة بين أداء الفرد على المقياس وبين السمات والقدرات الكامنة وراء هذا الأداء، وهي تستجيب لمتطلبات القياس الموضوعي من خلال تحرر تدرج أدوات القياس من خصائص الأفراد (Person free) وتحرير قدرات الأفراد من خصائص الفقرات (Item free) التي استخدمت في هذا المقياس من خلال تحديد متطلبات الفقرة التي يتم الاحتفاظ بها وفق الشروط التي سبق ذكرها للفقرة التي تقيس الشدة الانفعالية، أما اعتماد النموذج الكشفي التدريجي في تصميم أداة الدراسة فتبرره اعتبارات عديدة لعل أهمها أنه واحد من النماذج البرامترية أحادية البعد وهو ما يتلاءم مع البيانات ثنائية التدرج مثل الاتجاهات، والفكرة الأساسية التي يقوم عليها هذا النموذج هي أن الفرد حينما يستجيب لفقرة من فقرات المقياس فإنه يوافق على التقدير الذي يمثل اتجاهه وفكره أو العكس، وعلى الرغم من حداثة النموذج تقريبا إلا أنه أصبح القاسم المشترك بين الدراسات الحديثة في موضوع الاتجاهات. (زايد بني عطا، 2008، ص91)

- 1.2.1. إعداد البنود:

وفق مجموعة الضوابط والأسس التي سبق عرضها انتظم عمل الباحث في تصميم مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، وتحددت الخطوة الأولى في مفكرة الباحث لمراحل بناء المقياس بإعداد أكبر عدد ممكن من الفقرات المتسقة مع موضوع الاتجاه قبل إخضاعها للشروط السالفة، وفي سبيل ذلك أجرى الباحث جملة من المقابلات مع عدد من أصحاب مدارس تعليم السياقة لأخذ فكرة عن أهم المظاهر السلوكية للسائقين ومتطلبات السلامة المرورية التي ينبغي مراعاتها في بناء المقياس، وتضمن صلب المقابلة ثلاث أسئلة رئيسية أولها هذا نصه: من خلال خبرتك بمجال تعليم السياقة، أذكر ثلاث عوامل تحقق سلامة السائق على الطريق، وقد كان الغرض من ذلك تحديد الأبعاد الرئيسية التي سيتضمنها المقياس، بينما أشار نص السؤال الثاني إلى التالي: فكر في خصائص السائق النموذجي ثم اذكر خمس صفات تصفهم وتصف سلوكهم على الطريق، وكان مضمون السؤال الثالث مناظر للثاني وتعلق بصفات وسلوك السائقين الأكثر عرضة لحوادث المرور، وقد سمحت هذه الخطوة برصد العديد من العبارات التي يمكن صياغتها ضمن بنود المقياس، واعتماد على عدد من المقاييس المستخدمة في بعض الدراسات المرورية التي توفرت للباحث ويتعلق الأمر بكل من:

1. مقياس الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك السائقين في السعودي (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ).
2. استبيان الخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبي حوادث المرور من صغار السن (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ).
3. استبيان السلامة المرورية لتلاميذ المدارس (محمد المقرري وعامر المطير، 1421هـ).
4. استبيان أسباب ارتفاع الإصابات المرورية في حوادث المرور (عبد الجليل السيف وآخرون، 1409هـ).
5. مقياس الضغوط النفسية والحياتية للسائقين (شكري السنان وآخرون، 2002).
6. مقياس اتجاهات السائقين نحو حزام الأمن (سليمان السلامة، 2002).
7. اتجاهات مستخدمي الطرق نحو دوريات الأمن (محمد السبيعي، 2002).
8. استبيان الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية (عبد العزيز الصبحي، 1998).
9. مقاييس (سلوك السائقين، سمات ضبط الذات، دوافع عدم الامتثال لقواعد السير، معارف السائقين (ذياب البدائية، 2007).
10. استبيان حوادث دهس المشاة (حسين الفراج، 1999).
11. استبيان أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية للحد من المخالفات المرورية (عثمان السيد، 2004).
12. استمارة منسوبي دوريات الأمن والسائقين حول فعالية دوريات الأمن في الحد من حوادث السيارات (خالد الجابر، 2005).
13. استبيان مستوى الوعي المروري للسائقين (عبد الله الخلف، 2005).
14. استبيان حول الإجراءات الوقائية إزاء الحوادث المرورية (عبد الله المحترس، 2002).
15. استبيان حول دور مدارس تعليم السياقة ودورها في زيادة الوعي المروري (عبد العزيز الهزاع، 2004).
16. واستبيان تقييم البرامج الإعلامية للإدارة العامة للمرور في السعودية (حسبان القحطاني، 2003).

فاعتمادا على هذه المقاييس والخطوة التي سبقتها أمكن للباحث صياغة فقرات تعكس تمثله لمفهوم الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية، بفقرات تعكس مضامينها المكونات الثلاث للمفهوم وهي المكون المعرفي (الوعي المروري) المكون الانفعالي (الشدة الانفعالية) والمكون النزوعي (سلوك السائقين)، وفق هذا التصور صاغ الباحث نحو (65) فقرة موجبة وسالبة حُدد نمط الاستجابة عليها وفق أسلوب ليكرت بتدرج خماسي على النحو التالي (معارض تماما، معارض، غير متأكد، موافق، موافق تماما) وقد صيغت فقرات المقياس بحيث تصف الفقرة سلوكا يرغب فيه السائق أو يتجنبه أو يقوم به فعلا، أو تصف شعورا اتجاه ممارسة يقوم بها السائقون الآخرون، أو تصورا لما يجب أن يكون

عليه سلوك السائقين، كما أخذ في الحسبان محركات الصياغة الجيدة لفقرات مقياس يقيس الاتجاهات وفق سلم ليكرت المتدرج وهي المحركات المتعارف عليها في مجال قياس الاتجاهات النفسية لعل أهمها: (تجنب صياغة الفقرات بلغة الماضي، أو على نحو تفسر به على أنها حقائق، تجنب الفقرات التي يمكن أن تفسر بأكثر من معنى، تجنب الفقرات التي يوافق عليها معظم المستجيبين أو يعارضها معظمهم، تجنب الفقرات التي لا تتناسب وموضوع المقياس، تجنب الألفاظ والفقرات التي من الممكن أن لا يفهمها من سيوزع عليهم المقياس، تجنب استخدام نفيين في نفس الجملة، صياغة الفقرات بلغة بسيطة وسهلة، تجنب صياغة الفقرات التي تحتوي أكثر من فكرة، تجنب الكلمات التي توحي بالتطرف مثل: (نادرا، غالبا، إطلاقا)، أن تكون الفقرات قصيرة ولا يزيد عدد كلماتها عن عشرين كلمة، اختيار الفقرات التي تغطي المجال الانفعالي المرغوب في قياسه بشكل كامل وتجنب استخدام كلمات على نحو : فقط، مجرد...الخ. (تغريد حجازي، 2008، ص80)

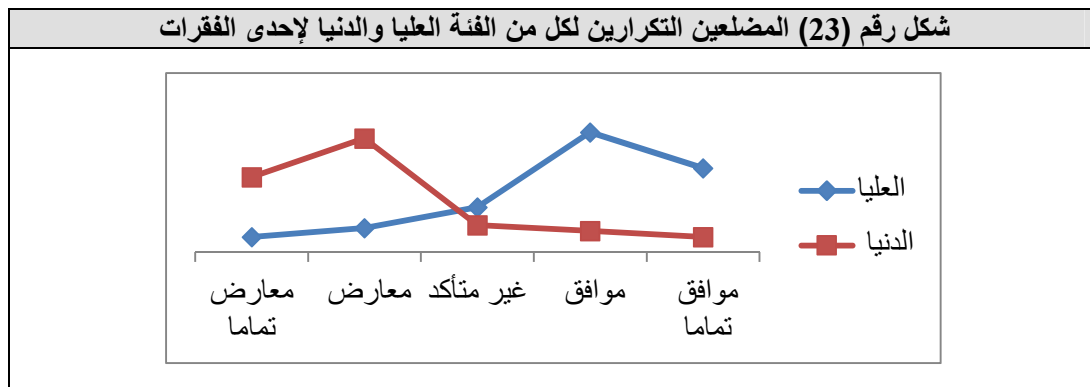
ثم صنف الباحث الفقرات كل في البعد الذي أعدت لقياسه، وعرضت على المحكمين بغرض التحقق من سلامة الفقرات لغويا، ومدى مناسبتها للمستجيب وفق المستويات التعليمية المختلفة التي يحملها السائقون، ومطابقة هذه الفقرات لمعايير صياغة فقرات الاتجاه واقتراح أي تعديلات، والتأكد مما إذا كانت الفقرات تقيس فعلا ما أعدت لقياسه وانتماء الفقرة للبعد الذي تقيسه، وأخذت ملاحظات المحكمين بعين الاعتبار وتم تعديل صياغة بعض الفقرات وحذف البعض الآخر، إضافة إلى دمج بعض الأبعاد نظرا للتداخل والتشابه فيما بينها ليصبح المقياس مكونا من (45) فقرة موزعة على الأبعاد بشكل غير متساو.

2.2.1. الخصائص السيكومترية للمقياس:

مراعاة للشروط السيكومترية للقياس والتي تلزم معد المقياس بأن يكون عدد أفراد عينة الصدق والثبات عشرة أضعاف عدد فقرات المقياس (سعيد الغامدي، 2003)، مما يعني الحصول على استجابات (450) سائقا، وهو أمر يصعب تحصيله بالنظر إلى حجم الدراسة وإمكانيات الباحث، لذا تم اعتماد الشرط البديل وهو أن تخضع درجات أفراد العينة الاستطلاعية لشروط الإحصاء البارامتري واعتدالية التوزيع، وهو أمر يمكن بلوغه من خلال عينة لا يقل عدد أفرادها عن (30) فردا وفق ما تشير إليه شروط القياس النفسي، لذا قام الباحث بجمع استجابات (35) فردا في ظروف مشابهة لتلك التي ستم فيها الدراسة الرئيسية من أجل اختبار خصائص المقياس السيكومترية التالية: (تحديد الفقرات التي تقيس الشدة الانفعالية التحليل العاملي للمقياس (الصدق، ثبات المقياس)

أ) صدق المقياس:

من أجل تحديد الفقرات التي تقيس الشدة الانفعالية تم استخراج النسب المئوية للموافقين تماما، والموافقين، وغير المتأكدين، والمعارضين، والمعارضين تماما لكل فقرة من فقرات المقياس، وأعطيت استجابة موافق تماما خمس درجات، وموافق أربع درجات، وغير متأكد ثلاث درجات، ومعارض درجتين، ومعارض تماما درجة واحدة، وذلك للفقرات الموجبة أما الفقرات السلبية فُعكس نظام التقدير فيها على النحو التالي: استجابة موافق تماما أعطيت درجة واحدة وموافق درجتين، وغير متأكد ثلاث درجات، ومعارض أربع درجات ومعارض تماما خمس درجات، ورسمت المضلعات التكرارية لكل فقرة لمعرفة درجة التواءها، حيث يعد التوزيع المتلوي التواء موجبا أو سالبا مؤشر لضعف الفقرة، في حين يتم الاحتفاظ بالفقرات التي يكون توزيعها معتدلا، وقد تم حساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لأداء جميع أفراد عينة الدراسة الاستطلاعية على كل فقرة من فقرات المقياس وحُسب أيضا معامل الارتباط بين الأداء على كل فقرة والأداء على أداة القياس ككل بعد حذف هذه الفقرة، وبعد حساب العلامة الكلية لدرجات أفراد العينة الاستطلاعية على المقياس ككل تم ترتيب درجات أفراد العينة ترتيبا تصاعديا، وتم تحديد أعلى (27%) من الدرجات لتمثل الفئة العليا وأدنى (27%) من الدرجات لتمثل الفئة الدنيا، وتم استخراج التوزيع التكراري المئوي لاستجابات كل من الفئتين على كل فقرة من فقرات المقياس، وذلك على الدرجات الخمس، ورسم مضلعان تكراريان مئويان أحدهما للفئة العليا والآخر للفئة الدنيا على النحو الذي يظهره الشكل التالي:



بعد تطبيق المحكات التي سبق ذكرها على جميع فقرات المقياس لم يبق منها سوى (40) فقرة استوفت جميع المحكات ويبين الجدول التالي البيانات الخاصة بتلك الفقرات التي استوفت جميع المحكات.

جدول رقم (21) بيانات الفقرات التي استوفت جميع الحركات

معامل ارتباط الفقرة بالمقياس بعد حذف الفقرة	النسبة المئوية لغير المتأكدين	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	رقم الفقرة القديم في المقياس	رقم الفقرة الجديد في المقياس
0.43	14.28	1.40	3.20	01	1
0.42	17.14	1.36	2.92	02	2
0.38	17.14	1.19	3.59	x03	3
0.57	22.85	1.38	3.29	04	4
0.58	20	1.27	3.57	x05	5
0.47	25.71	1.04	2.51	xx06	6
0.38	8.57	1.19	3.59	x07	7
0.56	11.42	1.36	3.18	08	8
0.44	14.28	1.06	3.79	x09	9
0.50	17.14	1.38	3.03	11	10
0.56	22.85	1.31	3.14	12	11
0.61	20	1.38	3.08	14	12
0.30	28.57	1.08	2.49	xx15	13
0.63	22.85	1.30	2.83	16	14
0.40	17.14	1.15	3.63	x17	15
0.50	20	1.25	3.74	x18	16
0.60	14.28	1.25	3.60	x19	17
0.42	22.85	1.21	3.68	x21	18
0.60	31.42	1.22	2.99	xx22	19
0.34	8.75	1.24	2.65	23	20
0.68	22.85	1.22	3.61	x25	21
0.33	17.14	1.49	2.77	26	22
0.66	14.28	1.32	2.88	27	23
0.51	34.28	1.12	3.37	xx28	24
0.65	17.14	1.32	2.79	29	25
0.59	11.42	1.31	2.89	30	26
0.60	14.28	1.34	3.58	x31	27
0.44	20	1.47	2.76	32	28
0.52	20	1.29	2.70	33	29
0.44	28.57	1.24	3.20	xx34	30
0.51	22.85	1.22	3.27	36	31
0.64	14.28	1.29	3.02	37	32
0.52	17.14	1.31	3.51	38	33
0.55	11.42	1.37	2.57	39	34
0.58	22.85	1.30	3.26	40	35
0.45	20	1.40	3.39	41	36
0.53	14.28	1.25	3.47	42	37
0.54	17.14	1.18	3.41	43	38
0.42	17.14	1.29	3.35	44	39
0.48	22.85	1.33	2.73	45	40

X استبقيت هذه الفقرات بالرغم من ان المتوسط الحسابي أعلى من 3.5 وذلك لأنها استبقيت باقي الحركات بشكل

جيد

X X استبقيت هذه الفقرات بالرغم من أن نسبة غير المتأكدين تجاوزت 25% وذلك لأنها استوفت باقي الحركات

بشكل جيد

بعد استبعاد الفقرات التي لا تخضع للشروط التي اتبعها الباحث أصبح المقياس على الصورة التي يوضحها الجدول التالي:

الجدول رقم (22) توزيع الفقرات على الأبعاد المحددة في المقياس واتجاهاتها

رقم البعد	اسم البعد	عدد الفقرات الإيجابية	عدد الفقرات السلبية	المجموع
الأول	الاتجاه نحو السلوك المروري السليم	8	11	19
الثاني	الاتجاه نحو الاهتمام بسلامة المركبة	4	5	9
الثالث	الاتجاه نحو احترام قواعد المرور	3	9	12
المجموع	ثلاثة أبعاد	15	25	40

ب) ثبات المقياس:

بعد تقدير درجة الصدق التمييزي للفقرات التي تقيس الشدة الانفعالية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، فقرة تم حساب معامل الاتساق الداخلي ألفا كورنباخ للمقياس ككل ولكل بعد من أبعاد المقياس على حدة حيث بلغ معامل ثبات ألفا كورنباخ للمقياس ككل (0.84)، في حين بلغ معامل الثبات لكل عامل على حدة على التوالي: (0.73، 0.89، 0.82) وهو ما يشير إلى أن المقياس يتمتع بدرجة عالية من الثبات.

ج) مفتاح تقدير الاستجابات على المقياس:

يتكون مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية من (40) فقرة، ويتم تقدير استجابات الأفراد على المقياس تبعا لبدائل الاستجابة المحددة تدريجيا وفق طريقة ليكرت حيث تقدر استجابة (معارض تماما) بدرجة واحدة و(معارض) درجتان و(غير متأكد) ثلاث درجات و(موافق) أربع درجات واستجابة (موافق تماما) خمس درجات، كل ذلك بالنسبة للفقرات الموجبة والمحددة أرقامها في المقياس بالأرقام التالية: (1.5.16.17.18.19.22.26.28.29.30.33.37.38.40) بينما تقدر استجابات السائقين على الفقرات السالبة كالتالي: حيث تعطى استجابة (معارض تماما) خمس درجات و(معارض) أربع درجات واستجابة (غير متأكد) ثلاث درجات واستجابة (موافق) درجتان واستجابة (موافق تماما) درجة واحدة وذلك تبعا لفقرات المقياس التي تحمل الأرقام التالية: (2.3.4.6.7.8.9.10.11.12.13.14.15.20.21.23.24.25.27.31.32.34.35.36.39) أما درجة السائق على كل بعد على أبعاد المقياس فتحسب بحاصل جمع التقديرات المقابلة لأقام الفقرات المشكلة للبعد على النحو الذي يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (23) يوضح أرقام الفقرات المشكلة لكل بعد من أبعاد المقياس

المجموع	أرقام الفقرات الخاصة بالبعد	اسم البعد	رقم البعد
19	40.38.37.35.32.29.27.26.21.20.18 16.11.9.6.4.3.2.1	الاتجاه نحو السلوك المروري السليم	01
9	39.28.25.19.17.14.12.7.5	الاتجاه نحو الاهتمام بسلامة المركبة	02
12	36.34.33.31.30.24.23.22.15.13.10.8	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور	03

3.2.1. توزيع المقياس على أفراد العينة:

يدخل مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ضمن مقاييس التقدير الذاتي، والتي يعاب عليها ميل المستجيبين غالبا إلى تحسين وتزييف استجاباتهم على فقرات المقياس، ورغم أن الخصائص السيكمومترية للمقياس تشير إلى ارتفاع معامل ثبات الأبعاد والمقياس ككل، إلا أن الباحث قد حرص أثناء توزيع المقياس على تفادي لامبالاة وعدم جدية أفراد العينة في الإجابة على فقرات المقياس، حيث استبق الباحث تقديم المقياس بمحادثة قصيرة مع السائق رصد من خلالها رغبة هذا الأخير في تقديم المساعدة على جمع بيانات ميدانية تجعل من الدراسة مرآة عاكسة لملامح الواقع المروري والاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية، فضلا عن أن تركيبة المقياس ذاتها وتنوع الصياغة اللغوية للفقرات تشد انتباه السائق وتركيزه على نحو يضيئي نوعا من المصدقية على استجابات السائقين.

4.2.1. كيفية جمع البيانات الخام وتфриغها:

عقب جمع نسخ المقياس التي تم توزيعها على أفراد العينة، صمم الباحث جدولا لتفريغ المعطيات في صورة كمية تسمح بإجراء مختلف التحليلات الإحصائية اللازمة في الدراسة، وأفرد الباحث صفا لكل فرد من أفراد العينة، بينما تضمنت الأعمدة الأولى من الجدول البيانات الخاصة بالخصائص الشخصية لأفراد العينة ويتعلق الأمر بكل من متغير (النوع، والسن، والحالة الاجتماعية، والمستوى التعليمي، والوظيفة، وسنة الحصول على الرخصة، وارتكاب السائق لمخالفة مرورية أدت لسحب رخصة قيادته، وارتكابه لحادث مرور كان هو المتسبب فيه) وتم التعبير عن هذه المتغيرات بقيم كمية من النوع الاسمي تماما مثل ما توضحه البيانات الواردة في الجدول التالي:

جدول رقم (24) تحويل المعطيات إلى بيانات كمية اسمية

المتغيرات	التقدير الكمي	دلالة التقدير	المغيرات	التقدير الكمي	دلالة التقدير
الجنس	1	ذكر	الوظيفة	1	أعمال حرة
	2	أنثى		2	موظف
الحالة الاجتماعية	1	أعزب		3	طالب
	2	متزوج		4	سائق أجرة
	3	مطلق		5	بدون عمل
المستوى التعليمي	4	أرمل	الأقدمية	1	أقل من 5 سنوات
	1	ابتدائي		2	5 - 14 سنة
	2	متوسط		3	15 - 24 سنة
	3	ثانوي		4	25 - 34 سنة
سنة الحصول على الرخصة	4	جامعي	ارتكاب مخالفة مرورية	1	نعم
	1	1984 - 1975		2	لا
	2	1994 - 1985	التعرض لحادث	1	نعم
	3	2004 - 1995		2	لا
	4	2014 - 2005			

أما بقية الأعمدة فخصصت للتقديرات المقابلة لاستجابات الأفراد على بنود المقياس، وتضمنت الأعمدة اللاحقة درجة الفرد على المقياس ككل، وتحسب بجمع التقديرات المقابلة للأعمدة الخاصة ببنود المقياس، يلي ذلك عمود يشير إلى متوسط التقديرات التي تعطى للسائق مقابل استجاباته على فقرات المقياس، وخصصت بقية الأعمدة لدرجة السائقين من أفراد العينة على كل بعد من أبعاد المقياس، وهو الأجراء الذي يسمح بتقديم تحليلات معمقة عن استجابات الأفراد على المقياس، ويمثل الجدول التالي نموذجاً مصغراً توضيحياً لجدول تفريغ البيانات الذي اعتمده الباحث:

جدول رقم (25) نموذج لجدول تفريغ البيانات

أفراد العينة	الجنس	السن	ح. الاجتماعية	م. التعليم	الوظيفة	سنة الرخصة	أقدمية السياقة	ارتكاب مخالفة	التعرض لحادث	فقرات المقياس						الدرجة على المقياس	متوسط التقديرات	نوع الاتجاه	درجة البعد الأول	درجة البعد الثاني	درجة البعد الثالث
										بند رقم 1	بند رقم 2			بند رقم 39	بند رقم 40						
01	1	21	4	1	1	1	1	1	1	1	2	4	2	2	3	تتراوح بين 200 - 40	تتراوح بين 5 - 1	مرغوب أو محايد أو	تتراوح بين 95 - 9	تتراوح بين 45 - 5	تتراوح بين 60 - 12
02	2	25	2	2	2	2	4	2	2	2	2	1	5	3	3	تتراوح بين 40 - 200	تتراوح بين 1 - 5	مرغوب أو محايد أو	تتراوح بين 9 - 45	تتراوح بين 5 - 45	تتراوح بين 12 - 60
03	1	38	3	4	4	3	4	2	1	2	1	4	1	4	2	تتراوح بين 40 - 200	تتراوح بين 1 - 5	مرغوب أو محايد أو	تتراوح بين 9 - 45	تتراوح بين 5 - 45	تتراوح بين 12 - 60
...	2	60	1	3	5	4	2	2	2	3	1	1	1	1	2	تتراوح بين 40 - 200	تتراوح بين 1 - 5	مرغوب أو محايد أو	تتراوح بين 9 - 45	تتراوح بين 5 - 45	تتراوح بين 12 - 60
...	2	36	2	2	4	3	3	2	2	2	3	2	2	4	1	تتراوح بين 40 - 200	تتراوح بين 1 - 5	مرغوب أو محايد أو	تتراوح بين 9 - 45	تتراوح بين 5 - 45	تتراوح بين 12 - 60
159	1	28	4	3	3	2	1	2	1	1	2	1	2	4	3	تتراوح بين 40 - 200	تتراوح بين 1 - 5	مرغوب أو محايد أو	تتراوح بين 9 - 45	تتراوح بين 5 - 45	تتراوح بين 12 - 60
160	1	30	3	4	1	1	2	1	2	1	3	4	3	2	4	تتراوح بين 40 - 200	تتراوح بين 1 - 5	مرغوب أو محايد أو	تتراوح بين 9 - 45	تتراوح بين 5 - 45	تتراوح بين 12 - 60

3.1. أساليب المعالجة الإحصائية المستخدمة في الدراسة:

ضمن سعي الباحث لتقديم صورة متكاملة تكشف فعالية البرنامج المقترح وصلابة منطلقاته التشخيصية للواقع المروري من خلال مكاشفة عن اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية وفق منحى وصفي ابتداءً وأخرى لكشف الفروق بين القياس القبلي والبعدي لاتجاهات السائقين قبل وبعد تطبيق البرنامج المقترح، فقد مهدت جملة من المعالجات الإحصائية للبيانات الطريق لبلوغ ذلك المسعى باستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (Statistical Package for Social Science) وأبرز تلك المعالجات ما يلي:

- معامل ارتباط بيرسون (Person corrélation): وهو أسلوب إحصائي يستخدم لبيان نوع العلاقة الارتباطية بين المتغيرات، وتنحصر قيم معامل الارتباط بين $(-1 \text{ و } +1)$ ، (مرضي المالكي، 2005، ص53) وقد قد استخدم في الدراسة لحساب درجة صدق المقياس.

- معامل الاتساق الداخلي للمقياس (Cronbach alpha) واستخدم في الدراسة لتقدير معامل ثبات المقياس، ويعتبر الثبات مرتفعاً إذا تعدت قيمة المعامل (0.70) . (ذياب البديانة، 1998، ص130)

- مقاييس النزعة المركزية والتشتت: واستخدمت لتقدير توزيع درجات أفراد العينة على طول المنحنى الاعتدالي للظاهرة، حيث استخدم الباحث كلا من المتوسط الحسابي، الوسيط، المنوال، المدى، الالتواء وغيرها من المقاييس.

- الانحراف المعياري (Standard déviation): وهو واحد من أهم مقاييس التشتت لارتباطه بأغلب المقاييس الإحصائية وله قيمتان موجبة وسالبة، (مرضي المالكي، 2005، ص51) وقد استخدم الباحث الانحراف المعياري في عدد من الاختبارات المعتمدة في الدراسة فضلاً عن استخدامه في التأكد من قدرة الفقرة على قياس الشدة الانفعالية للاتجاهات.

- اختبار (T Sttudent test): لبيان دلالة الفرق بين متوسطي مجموعتي مستقلتين (Independent samples t test)، ودلالة الفرق بين المتوسط الحسابي للمجموعة والمتوسط الفرضي للمقياس (one sample t test)، وقد استخدم الاختبار في الدراسة لمعرفة دلالة الفرق بين المتوسط الحسابي لدرجات الأفراد على المقياس والمتوسط الفرضي، وبين متوسطات درجات الأفراد على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية حسب متغير الجنس وارتكاب مخالفات مرورية والتعرض لحادث مروري.

- تحليل التباين الأحادي (one way Anova): لبيان دلالة الفرق بين درجات أكثر من مجموعتين على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تبعا لجملة من المتغيرات هي: السن، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي، الوظيفة وأقدمية السياقة.

- طول خلايا مقياس ليكرت الخماسي: وذلك لتقدير نوع الاتجاهات التي يحملها أفراد العينة نحو السلامة المرورية، ويتم حساب الطول الحقيقي لخلايا مقياس ليكرت بحساب حاصل قسمة المدى على عدد التقديرات، حيث أن أعلى تقدير يحصل عليه السائق في الفقرة هو (5) وأدنى تقدير هو (1) لذا فالمدى يساوي $(5-1=4)$ ، وبعد تقسيم قيمة المدى على عدد التقديرات نحصل على طول الخلايا الصحيح للمقياس أي $(4/5=0.8)$ ، ثم نضيف حاصل القسمة لأقل تقدير على الفقرة وهو واحد صحيح لتحديد الحد الأدنى للخلية، وهكذا دواليك حتى نصل إلى أعلى تقدير وهو خمسة، ويعرف نوع الاتجاه الذي يحمله السائق بقسمة درجته الكلية على عدد فقرات المقياس (40) فنحصل على قيم تتراوح كلها بين (1 و 5)، وتبعا للسلم الموضح في الجدول أدناه يتحدد نوع الاتجاه الذي يحمله سائق المركبة نحو السلامة المرورية وقد اكتفى الباحث بثلاث تقديرات فقط هي: (اتجاه غير مرغوب، محايد، أو مرغوب).

ولتوضيح ذلك نضرب المثال التالي: (لو أن سائقا من أفراد العينة تحصل على درجة كلية على المقياس قدرها (144) فحاصل قسمة الدرجة على عدد الفقرات يساوي $(144/40=3.6)$ أي أن السائق يحمل اتجاهها مرغوبا (إيجابي) نحو السلامة المرورية).

جدول رقم (26) يوضح كيفية تحديد نوع الاتجاه الذي يحمله السائق نحو السلامة المرورية

طول خلايا المقياس	الدرجات المقابلة لطول الخلايا	تقدير نوع الاتجاه	التقديرات المعتمدة في الدراسة
1.0 - 1.8	40 - 72	اتجاه غير مرغوب تماما	اتجاه غير مرغوب (سلبي)
1.8 - 2.6	72 - 104	اتجاه غير مرغوب (سلبي)	
2.6 - 3.4	104 - 136	اتجاه محايد	اتجاه محايد
3.4 - 4.2	136 - 168	اتجاه مرغوب (إيجابي)	اتجاه مرغوب (إيجابي)
4.2 - 5.0	168 - 200	اتجاه مرغوب تماما	

4.1. الملامح الوصفية لدرجات أفراد العينة على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية:

ضمن سعي الباحث لتقديم برنامج متكامل الأركان يساهم في التصدي لمعضلة المسألة المرورية في الجزائر فقد شكلت الدراسة التشخيصية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ركنا رئيسيا في معالم البرنامج المقترح من خلال توصيف دقيق لدرجات السائقين من أفراد العينة على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية يساعد الجهات الوصية المهتمة بالسلامة المرورية على قراءة معمقة لسلوك السائقين، يكون منطلقا لرسم البرامج والاستراتيجيات لتعديل الواقع المروري إنطلاقا من العامل الرئيس الذي يقف وراءها، تمشيا مع هذا الهدف قام الباحث بواسطة الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية بإجراء العديد من المعالجات الإحصائية على غرار مقاييس النزعة المركزية والتشتت لتقرير نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية تبعا لسلم التقدير المشار إليه آنفا، وقبل عرض قراءات الباحث لنتائج التحليلات الإحصائية نعرض جملة الجداول والرسومات التوضيحية التالية:

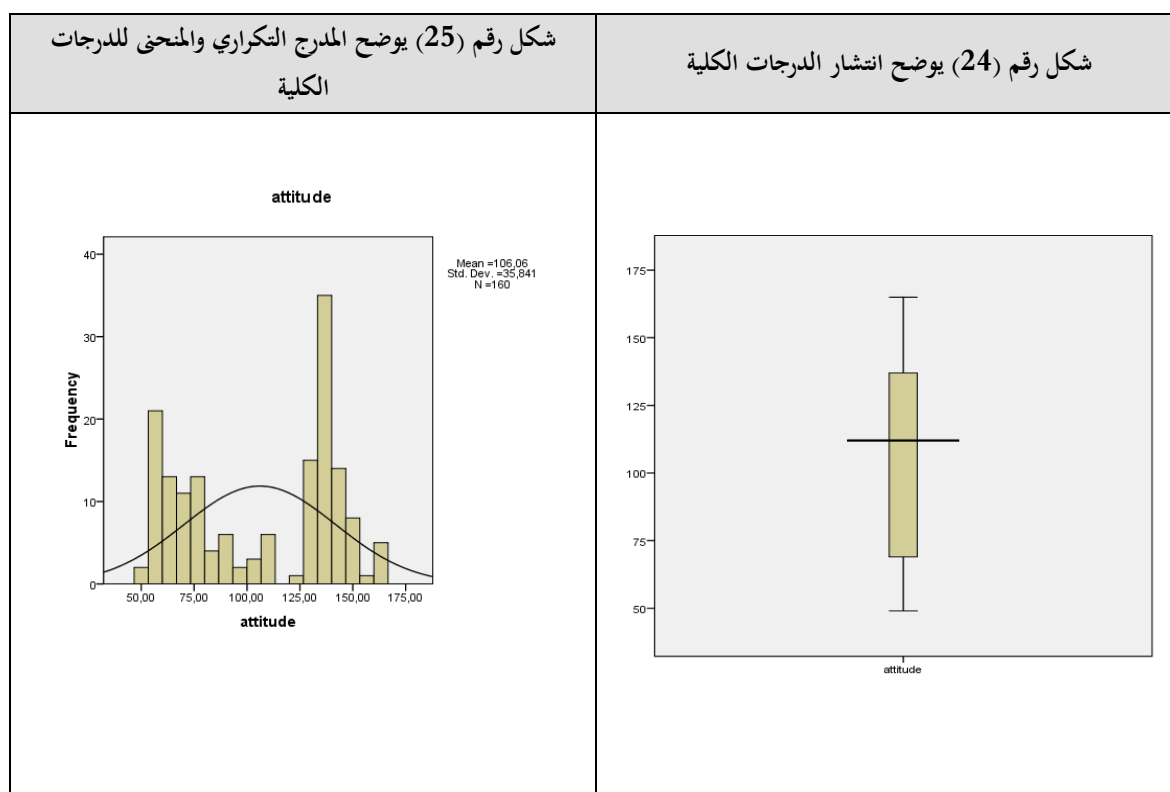
جدول رقم (27) بعض المقاييس الإحصائية لدرجات أفراد العينة على المقياس

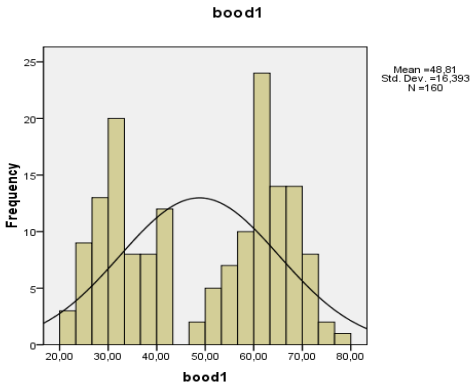
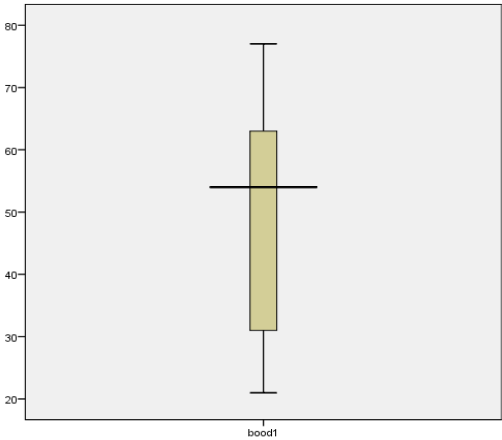
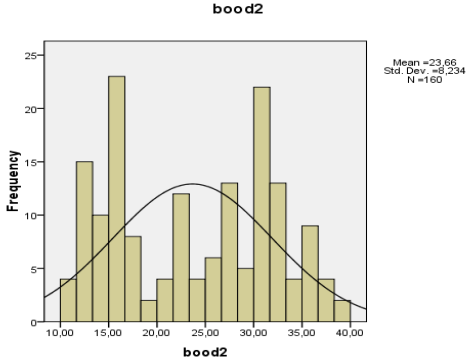
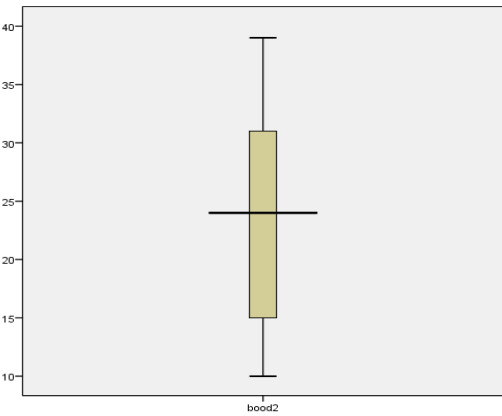
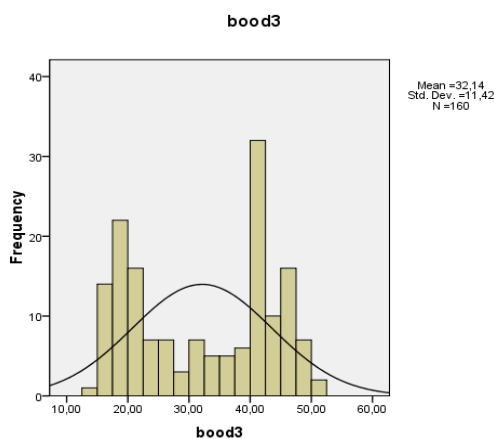
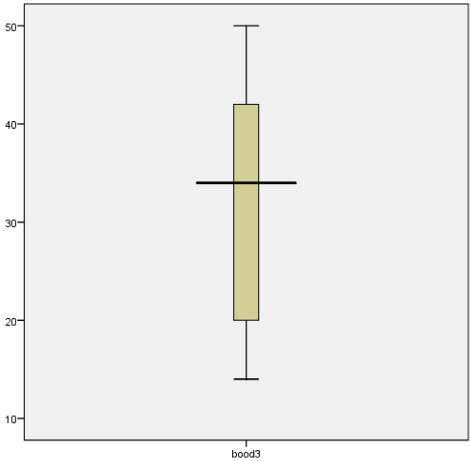
المقاييس الإحصائية	الدرجة الكلية على المقياس	درجة البعد الأول	درجة البعد الثاني	درجة البعد الثالث
المتوسط	106.06	48.81	23.66	32.13
الوسيط	112.00	54.00	24.00	34.00
المتوال	135.00	30.00	15.00	41.00
المدى	116.00	56.00	29.00	36.00
الانحراف المعياري	35.84	16.39	8.23	11.41
أعلى درجة	165.00	77.00	39.00	50.00
أدنى درجة	49.00	21.00	10.00	14.00
الالتواء	0.13-	0.11-	0.01	0.07-
الربيع الأول	59.10	27.10	13.00	18.00
الربيع الثالث	138	65.00	32.00	42.25
المئين رقم 10	70.30	35.00	16.00	21.00
المئين رقم 20	62.00	30.00	15.00	19.00
المئين رقم 30	74.00	35.00	16.00	21.00
المئين رقم 40	87.00	42.00	20.00	26.00

40.00	28.00	59.00	132.00	المئين رقم 60
41.70	30.00	62.00	136.00	المئين رقم 70
44.00	31.00	65.00	139.00	المئين رقم 80
46.00	34.00	68.00	146.00	المئين رقم 90
5142.00	37856.00	7810.00	16970.00	مجموع الدرجات

جدول رقم (28) بعض المقاييس الإحصائية لدرجات أفراد العينة على المقياس

النسب المئوية	التكرارات	متوسط التقديرات	
28.10	45	1.79 - 1.00	اتجاه غير مرغوب (سلبي)
18.80	30	2.59 - 1.80	
18.10	29	3.39 - 2.60	اتجاه محايد
35.00	56	4.19 - 3.40	اتجاه مرغوب (ايجابي)
0.00	00	5.00 - 4.20	



<p>شكل رقم (27) يوضح المدرج التكراري والمنحنى لدرجات البعد الأول</p>	<p>شكل رقم (26) يوضح انتشار درجات البعد الأول</p>
	
<p>شكل رقم (29) يوضح المدرج التكراري والمنحنى لدرجات البعد الثاني</p>	<p>شكل رقم (28) يوضح انتشار درجات البعد الثاني</p>
	
<p>شكل رقم (31) يوضح المدرج التكراري والمنحنى لدرجات البعد الثالث</p>	<p>شكل رقم (30) يوضح انتشار درجات البعد الثالث</p>
	

جدول رقم (29) يوضح الفروق في متوسطات درجات الأفراد على المقياس حسب بعض المتغيرات

الحالة الاجتماعية				السن				الجنس		المتغير	
أرمل	مطلق	متزوج	أعزب	50 فما فوق	40 – 49	30 – 39	20 – 29	إناث	ذكور	الفئات	
121.78	111.60	123.08	85.87	138.95	130.44	102.16	86.12	118.26	99.31	م. د. ك	
57.28	50.72	56.32	39.78	64.82	59.24	47.51	39.35	53.22	46.36	م. البعد1	
26.21	24.84	27.42	19.41	30.69	28.65	22.46	19.73	27.05	21.78	م. البعد2	
36.14	34.56	37.53	25.69	40.60	40.79	30.81	26.15	36.36	29.79	م. البعد3	
الأقدمية في السياقة				المستوى الدراسي				ارتكاب مخالفة		المتغير	
أكثر من 25 سنة	15 – 24 سنة	05 – 14 سنة	أقل من 5 سنوات	جامعي	ثانوي	متوسط	ابتدائي	لا	نعم	الفئات	
138.16	106.81	106.45	90.93	94.28	116.64	125.30	101.77	99.25	110.96	م. د. ك	
64.13	49.55	49.81	40.98	43.22	54.37	57.30	46.31	45.17	51.43	م. البعد1	
30.30	22.62	24.02	20.86	21.28	25.20	28.60	22.90	22.52	24.48	م. البعد2	
40.93	33.48	31.21	28.10	28.72	35.31	37.52	30.86	30.29	33.46	م. البعد3	
المهنة					سنة الحصول على الرخصة				ارتكاب حادث		المتغير
بدون عمل	سائق	طالب	موظف	أعمال حرة	2005 – 2014	1995 – 2004	1985 – 1994	1975 – 1984	لا	نعم	الفئات
83.72	100.09	83.56	119.25	128.04	87.45	109.77	130.95	138.95	101.01	111.78	م. د. ك
39.16	47.09	38.76	53.94	59.04	39.85	51.00	60.38	64.23	46.18	51.78	م. البعد1
19.33	20.83	18.50	27.37	28.27	19.94	24.38	28.33	30.57	22.82	24.61	م. البعد2
24.55	30.77	25.26	36.35	38.31	26.75	33.00	40.28	41.14	30.75	33.70	م. البعد3

جدول رقم (30) يوضح التكرارات بدائل الاستجابة على فقرات المقياس

رقم الفقرة و تكرارات بدائل الاستجابة على كل فقرة من فقرات مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية															
08		07		06		05		04		03		02		01	
ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك
9.4	15	5.1	8	6.2	10	33.8	54	12.5	20	6.9	11	8.1	13	11.9	19
29.4	47	28.1	45	31.9	51	26.9	43	20.6	33	25.0	40	18.8	30	31.9	51
7.5	12	6.9	11	7.5	12	4.4	7	8.8	14	8.8	14	8.1	13	6.2	10
33.8	54	35.0	56	33.1	53	28.1	45	30.6	49	30.0	48	40.6	65	36.9	59
20.1	32	25.0	40	21.2	34	6.9	11	27.5	44	29.4	47	24.4	39	13.1	21
16		15		14		13		12		11		10		09	
ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك
26.2	42	7.5	12	11.2	18	14.4	23	6.2	10	11.9	19	6.9	10	6.2	10
30.0	48	33.8	54	33.1	53	25.0	40	28.1	45	22.5	36	27.5	44	20.6	33
7.5	12	7.5	12	5.6	9	6.9	11	2.5	4	7.5	12	8.8	14	7.5	12
24.4	39	35.0	56	28.1	45	38.1	61	30.0	48	44.4	71	35.6	57	33.8	54
11.9	19	16.2	26	21.9	35	15.6	25	33.1	53	13.8	22	21.9	35	31.9	51
24		23		22		21		20		19		18		17	
ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك
5.6	9	8.8	14	20.0	32	5.0	8	14.4	23	27.5	44	25.6	41	20.0	32
29.4	47	31.2	50	41.9	67	30.6	49	26.2	42	30.0	48	30.6	49	31.2	50
4.4	7	1.2	2	5.5	8	4.4	7	5.0	8	7.5	12	4.4	7	5.0	8
3.8	54	31.9	51	16.9	27	37.5	60	28.1	45	28.8	46	28.1	45	36.9	59
26.9	43	26.9	43	16.2	26	22.5	36	26.2	42	6.2	10	11.2	18	6.9	11
32		31		30		29		28		27		26		25	
ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك
5.0	8	10.6	17	21.2	34	19.4	31	18.1	29	12.5	20	26.2	42	3.1	5
28.1	45	30.6	49	39.4	63	45.6	73	28.8	46	27.5	44	40.0	64	4.4	7
10.0	16	6.2	10	3.1	5	6.2	10	8.1	13	6.2	10	3.1	5	4.4	7
37.5	60	26.9	43	25.0	40	21.9	35	30.6	49	35.6	57	25.0	40	66.2	106
19.4	31	25.6	41	11.2	18	6.9	11	14.4	23	18.1	29	5.6	9	21.9	35
40		39		38		37		36		35		34		33	
ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك
17.5	28	15.6	25	23.8	38	28.8	46	10.6	17	14.4	23	10.0	16	21.9	35
37.5	60	3.1	53	35.6	57	31.9	51	26.2	42	26.9	43	23.1	37	38.8	62
5.6	9	6.2	10	5.6	9	6.2	10	3.1	5	5.6	9	6.2	10	2.5	4
28.1	45	32.5	52	25.6	41	23.8	38	43.1	69	38.1	61	37.5	60	31.2	50
11.2	18	12.5	20	9.4	15	9.4	15	16.9	27	15.0	24	23.1	37	5.6	9

عند محاولة استنتاج الأرقام والبحث في الدلالات التي تحملها القيم الواردة في الجدول رقم (27) الخاص بالمقاييس الإحصائية لدرجات أفراد العينة على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، تستوقفنا قيمة المتوسط الحسابي للدرجة الكلية على المقياس والأبعاد منفصلة كل على حدة، وهي القيمة التي تعبر بلغة الإحصاء عن عموم الدرجات وبالنظر إلى قيم المتوسطات الفرضية للمقياس والأبعاد منفصلة هي على التوالي: (الدرجة الكلية (120)، البعد الأول (567)، البعد

الثاني (27)، بينما البعد الثالث (36)، فإن المتوسطات الحسابية المشار إليها في الجدول مجتمعة أقل من قيم المتوسطات الفرضية حيث أشارت نتائج الدراسة التشخيصية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية أن قيمة المتوسط الحسابي للدرجة الكلية بلغت (106.06)، وهي قراءة تحمل الكثير من الدلالات لعل أبرزها ميل درجات الأفراد لأن تعبر عن اتجاهات سلبية غير مرغوبة يحملها أغلب أفراد العينة نحو السلامة المرورية على وجه العموم، وهو ذات الاستنتاج الذي تعبر عنه قيمة المئين (70)، والتي تشير إلى أن (70%) من درجات أفراد العينة أقل من (136) والتي تمثل مصادفة الحد الأدنى للدرجات التي تعبر عن اتجاه إيجابي مرغوب عند السائق وهو ما يشير بالمقابل إلى أن (30%) من أفراد العينة العشوائية التي تم اختيارها لإعطاء قراءة عن اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية يحمل أفرادها اتجاهات مرغوبة نحو السلامة المرورية، وهي قراءة تعضدها قيمة الربيع الثالث التي بلغت قيمته (138) أي أن نحو (75%) من أفراد العينة تزيد درجتهم بقليل عن الحد الأدنى للقيمة المعبرة عن اتجاه مقبول نحو السلامة المرورية، ضمن ذات السياق تشير الرسومات البيانية الخاصة بانتشار الدرجات (الأشكال رقم 30.28.26.24) بشكل واضح وجلي إلى أن نسبة كبيرة من درجات الأفراد دون قيمة المتوسط والمعبر عنها بخط المنتصف في الرسم البياني، وبالحديث عن تشتت الدرجات تشدد انتباهنا القيم المرتفعة للانحرافات المعيارية وهو ارتفاع تبرره الفروق بين أعلى قيمة وأدنى قيمة أي المدى، حيث تشير النتائج إلى تشتت شديد في درجات الأفراد يحمل مدلولات تعبر عن اختلاف في الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية، على الرغم من أن قيم الالتواء للدرجة الكلية والأبعاد منفصلة كانت منخفضة والتي بلغت على التوالي للدرجات الكلية والأبعاد منفصلة (-0.13) (-0.11) (0.01) (-0.07) رغم ذلك فليس بالإمكان الحديث عن توزيع اعتدالي لدرجات الأفراد على طول المنحنى الاعتدالي للظاهرة، والذي يفترض أن يكون (68%) من أفراد المجتمع الإحصائي في منتصف المنحنى بينما تتوزع بقية الدرجات بالتساوي على أطراف المنحنى، وهو ما لا تحققه الأرقام الواردة في الجدول، حيث أن قيمة الربيع الثالث (138) والتي تشير إلى أن (75%) تراوحت دلالة درجاتهم بين اتجاهات محايدة وأخرى غير مرغوبة، وقد لا تعبر قيم المنوال الذي يشير إلى الدرجة الأكثر تكرارا فعليا عن نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية ما دامت نتائج الجدول رقم (28) تشير إلى أن (75) سائقا من أفراد العينة يحملون اتجاهات سلبية غير مرغوبة وهو ما تعادل قيمته نحو (46.9%) من مجموع الأفراد، بينما يحمل نحو (35%) من السائقين اتجاهات إيجابية مرغوبة في حين يحمل (18.10%) الآخرون اتجاهات محايدة، وعند

الوقوف على دلالة لفظ اتجاه محايد يتبادر إلى ذهن المتأمل في معنى اللفظ أن أكثر استجابات أولئك الذين يحملون هذا النوع من الاتجاهات، قد اختاروا في الغالب عند استجابتهم لفقرات المقياس بديل الاستجابة غير متأكد أو محايد، وهو ما لا تعبر عنه التكرارات الواردة في الجدول رقم (30)، والتي تشير إلى أن استجابة محايد أو غير متأكد لم تتكرر كثيرا على فقرات المقياس، وهو ما يحيل بدوره إلى خطأ الاعتماد كليا من الناحية الإحصائية على المجموع الكلي لدرجة الفرد للتعبير عن نوع الاتجاه الذي يحمله الفرد، وهي ذات الملاحظة التي تُوجه لأسلوب ليكرت في قياس الاتجاهات وهي عدم اعتماده على أوزان متوسطات التقديرات، وهو الإجراء الذي حرص الباحث على تطبيقه في التحقق من نص التساؤل الأول المتعلق بنوع الاتجاهات التي يحملها أفراد العينة نحو السلامة المرورية، ولأن بقية التساؤلات تتعلق بدلالة الفروق بين درجات الأفراد على مقياس الاتجاهات المعتمد في الدراسة تبعا لجملة من المتغيرات، فينبغي الإشارة أن القيم الواردة في الجدول رقم (29) تشير إلى أن متوسطات درجات الإناث في الدرجة الكلية للمقياس والأبعاد منفصلة أعلى من نظيرتها عند الذكور، وهو الاستقراء الذي يعبر على أن الإناث أكثر حرصا على تحقيق متطلبات السلامة المرورية من الذكور، بينما تشير بقية النتائج المعبر عنها في الجدول ذاته تبعا لمتغيرات: (السن، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي، المهنة، أقدمية السياقة، ارتكاب مخالفة مرورية أدت لسحب الرخصة، ارتكاب حادث مروري)، حيث تنسب أعلى المتوسطات حسب متغير السن إلى فئة السائقين الذين تفوق أعمارهم سن الـ (50)، وهي نتيجة تبررها سيكولوجية كبار السن حيث يميلون في الغالب إلى إعمال العقل والحكمة والتروي في جل أفعالهم، بينما يتسم سلوك الشباب غالبا بالرعونة والطيش والتهور والاندفاع، وتنسب أعلى المتوسطات حسب متغير الحالة الاجتماعية إلى المتزوجين، وهي نتيجة يمكن تأويلها بدرجة الحرص واللامخاطرة عند هذه الفئة واستقرارها من الجانبين النفسي والاجتماعي على نحو ينعكس على سلوكياتهم وليست السياقة إلا سلوكا، بالانتقال إلى متغير المستوى التعليمي للسائقين تطلعنا النتائج المستقاة من درجات أفراد العينة أن أعلى المتوسطات أولئك الذين توقفت مسيرتهم التعليمية في المرحلة المتوسطة، وهي نتيجة تحمل الكثير من الدلالات تتكفل مناقشة الفرضية الخاصة بهذا المتغير الإجابة عنها، كما تنسب أعلى المتوسطات حسب متغيرات (الأقدمية في القيادة، وارتكاب مخالفات مرورية، والوقوع في حادث مروري) تنسب على التوالي لكل من يملكون أقدمية في القيادة تجاوزت (25 عاما)، والمخالفين، والذين سبق لهم التعرض لحادث مروري.

ثانيا: اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية وعلاقتها ببعض المتغيرات

من أجل تقديم رؤية تشخيصية للواقع المروري جرى البحث في علاقة اتجاهات السائقين ببعض المتغيرات التي من شأنها أن ترسم أو تحدد نوع الاتجاه الذي يحمله الفرد نحو مقتضيات السلامة المرورية، وذلك من خلال البحث في دلالة الفرق بين درجات الأفراد على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تبعا لعدد من المتغيرات (الجنس، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي السن، المهنة، الأقدمية، ارتكاب مخالفة مرورية أدت لسحب رخصة القيادة، ارتكاب حادث مرور) وقبل كل ذلك جرى البحث عن إجابة لنص تساؤل يبحث في نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون من أفراد العينة نحو السلامة المرورية لتحديد الملح العام لاتجاهات السائقين نحو مقتضيات السلامة المرورية ضمن حدود الدراسة الحالية.

1.2. نتائج التساؤل الأول:

ومنطوقه " ما هي اتجاهات سائقي المركبة من أفراد العينة نحو السلامة المرورية؟ " لمعرفة نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية اعتمد الباحث أسلوبين مختلفين، يكمل أحدهما الآخر انطلاقا من نوع البيانات المعالجة، فأما الأول والذي يركز على (الدرجات) فهو اختبار (t) الدلالة الإحصائية للفرق بين المتوسط الحسابي والمتوسط الفرضي للمقياس لتحديد التوجه العام للاتجاهات انطلاقا من قيمة المتوسط الحسابي فإذا أن تكون موجبة مرغوبة، أو سالبة غير مرغوبة إذا ثبت أن قيمة المتوسط الحسابي تقل عن قيمة المتوسط الفرضي، وأما الثاني فيعتمد على (التكرارات) لحساب المتوسط الموزون لتقديرات الأفراد على فقرات مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وتلخص الجداول التالية مجمل المعالجات الإحصائية التي قام بها الباحث باستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية

جدول رقم (31) اختبار دلالة الفرق بين المتوسطات الحسابية والفرضية للدرجات

نوع البيانات المعالجة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الفرق بين المتوسطين	P. VALUE (SIG)	T	DF
الدرجات الكلية على المقياس	106.06	35.84	- 13.93	0.000	** - 4.91	159
الدرجات على البعد الأول	48.81	16.39	- 8.18	0.000	** - 6.31	159
الدرجات على البعد الثاني	23.66	8.23	- 3.33	0.000	** - 5.12	159
الدرجات على البعد الثالث	32.13	11.41	- 3.86	0.000	** - 4.27	159

** تشير إلى القيمة المحسوبة دالة عند مستوى ثقة 99 %

جدول رقم (32) تكرارات الأفراد تبعا لنوع الاتجاه بطريقة المتوسط الموزون لدرجة الفرد على المقياس

المتوسط الموزون لدرجة الفرد على المقياس	نوع الاتجاه نحو السلامة المرورية	عدد الأفراد (السائقين)	النسبة %
1.00 — 2.60	اتجاه (سليبي) غير مرغوب	75	46.90 %
2.60 — 3.40	اتجاه محايد	29	18.10 %
3.40 — 5.00	اتجاه (إيجابي) مرغوب	56	35 %

جدول رقم (33) تكرارات الفقرات تبعا لنوع الاتجاه بطريقة المتوسط الموزون لكل فقرة

المتوسط الموزون لدرجة الأفراد على الفقرة	نوع الاتجاه نحو مضمون الفقرة	عدد الفقرات	النسبة %
1.00 — 2.60	اتجاه (سليبي) غير مرغوب	20	50 %
2.61 — 3.40	اتجاه محايد	20	50 %
3.41 — 5.00	اتجاه (إيجابي) مرغوب	0	0 %

انطلاقا من القيم الواردة في الجدول رقم (31)، اعتمد الباحث اختبار (t student test) لدلالة الفرق بين المتوسط الحسابي لدرجات الأفراد على المقياس ككل والأبعاد منفصلة وبين المتوسط الفرضي للمقياس وفق أسلوب (one sample t test)، ويبرر هذا الإجراء طريقة بناء المقياس التي تعتمد مبدأ يشير إلى أن الدرجة المنخفضة تعبر عن اتجاه غير مرغوب، في حين تشير الدرجة المرتفعة إلى اتجاه مرغوب (إيجابي) نحو السلامة المرورية، على هذا الأساس فإن كل درجة أقل من المتوسط الفرضي للمقياس تعبر إلى حد بعيد عن اتجاه غير مرغوب والعكس، وبالبحث في دلالة تلك القيم يكشف الجدول ذاته أن الفرق بين المتوسطين (الحسابي - الفرضي) كلها سلبية وهي على التوالي: (-13.93، -8.18، -3.33، -3.86) أي أن المتوسطات تعبر إلى حد ما عن اتجاهات غير مرغوبة لدى الأفراد، وبالبحث في دلالة الفرق تشير (P-value) إلى القيمة الدنيا الدالة للفرق، لذا فإن جميع قيم (t) الواردة في الجدول دالة عند مستوى (99%) ثقة، رغم أن الباحث قد اعتمد أساسا في هذه الدراسة مستوى الثقة (95%) بما أنه مستوى الثقة الأنسب في العلوم الاجتماعية، أي أن هناك فروق دالة إحصائية لصالح المتوسطات الحسابية تبعا للقيم السالبة لـ (t)، وما دامت كذلك أي أقل من المتوسط الفرضي وبدلالة إحصائية عند مستوى (99%) ثقة فهي تشير إلى أن أفراد العينة على العموم يحملون اتجاهات غير مرغوبة نحو السلامة المرورية، وكذا أبعاد مقياس اتجاهات

السائقين نحو السلامة المرورية، وهي على التوالي الاتجاه نحو السلوك المروري السليم، الاتجاه نحو الاهتمام بسلامة المركبة، الاتجاه نحو الالتزام بقواعد ونظم المرور، على الرغم من أن درجة المتوسط الحسابي (106.06) لا تعبر عن اتجاه غير مرغوب الذي يمتد مداه (من 104 إلى 136)، رغم ذلك برّر الباحث استنتاجاته بالنقد الموجه لطريقة ليكرت التي تعتمد على المجموع الكلي للتقديرات وتغفل على الأوزان، حيث يمكن أن يحصل الأفراد على نتيجة واحدة رغم اختلاف تقديراتهم على فقرات المقياس، كما أن نقطة المنتصف العددي للمقياس (Midpoint) لا تُعبر عن نقطة التحول الدقيقة فعلا في اتجاه الشخص من اتجاه مرغوب إلى اتجاه محايد أو غير مرغوب، فضلا عن أن كثرة تكرارات موافق تماما ومعارض تماما يشير مجموعها غالبا إلى اتجاه محايد رغم أن الفرد لم يختَر تماما هذا التقدير، (عبد العزيز النوحى، 1995، ص 275) وتجاوزا لهذه النقائص اعتمد الباحث أوزان بدائل الاستجابة على الفقرة من وجهين يُراعي الأول تكرارات التقديرات لكل فرد من أفراد العينة على المقياس ككل، ويهتم الثاني بتكرارات التقديرات لكل فقرة من فقرات المقياس (أنظر الجدول رقم 28)، فالتائج المعبر عنها في كل من الجدول رقم (32) و(33) تشير إلى أن ما نسبته (46.90 %) من السائقين يحملون اتجاهات غير مرغوبة نحو السلامة المرورية وهي نسبة تفوق نسبة أولئك الذين يحملون اتجاهات مرغوبة نحو السلامة المرورية، حيث بلغت نسبتهم نحو (35 %)، وبالنظر إلى قيمة المتوسطات الموزونة لفقرات المقياس فإن النتائج ترسم ما أشرنا إليه آنفا حول نوع الاتجاهات التي يحملها أغلب أفراد العينة، فمن مجموع فقرات المقياس البالغ عددها (40) فقرة نجد أن (50 %) من الفقرات يحمل أفراد العينة اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحوها، وما نسبته (50 %) من الفقرات المتبقية من مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية يحمل الأفراد نحوها اتجاهات محايدة، ولم تكشف النتائج وجود أي فقرة يحمل السائقون اتجاهات إيجابية نحوها كما توحى قيم المتوسطات الموزونة إلى حد بعيد باتجاهات غير مرغوبة عند السائقين نحو مضامينها.

على الأساس المتقدم وتبعاً لاستنتاجات الباحث المنبثقة من المعالجات الإحصائية المتعلقة باختبار نتائج التساؤل الأول، توصل الباحث إلى القول بأن أغلب أفراد العينة يحملون اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحو السلامة المرورية.

2.2. نتائج التساؤل الثاني:

ومنطوقه " هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير الجنس في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟ "

تقتضي المعالجة الإحصائية لمثل هذا التساؤل معالجة منطوق فرضية العدم التي تشير إلى عدم وجود فروق دالة إحصائية بين الدرجات تبعا لمتغير الجنس، وهو المنحى الذي جرى عليه العمل في التساؤلات اللاحقة، ذلك ان الإجابة على منطوق التساؤل لا تخرج عن احتمالات ثلاثة ممكنة (1). أن يكون متوسط الكور أكبر من متوسط الإناث 2. أن يكون متوسط الإناث أكبر من متوسط الأنث، وفي كلى الحالتين يكون الفرض موجهها 3. أن يتساوى متوسطي درجات الذكور والإناث وهو ما يشير إلى عدم وجود فرق وهو ما اعتمده الباحث لغياب دراسات سابقة في موضوع التساؤل تقلع من نفس حدود الدراسة الحالية) وهو ما جرت على نحوه المعالجة الإحصائية، ورغم أن الفرضية تعنى أساسا بالبحث في دلالة الفرق بين أفراد العينة حسب متغير الجنس في الدرجة الكلية على المقياس، إلا أن الباحث ومن أجل إضفاء عمق تحليلي لنتائج الدراسة في ضوء هذه الفرضية، ألحق جزءا آخر يتعلق بالفروق في أبعاد المقياس في المعالجة الإحصائية لمنطوق الفرضية لا يؤخذ بنتائجه في الحكم بقبول الفرض أو رفضه، على هذا الأساس اعتمد الباحث في اختباره لمنطوق الفرضية اختبار (t) لمتوسطين مستقلين (Independent sample t test) وقد أفرزت نتائج المعالجة الإحصائية القيم المعبر عنها في الجدول التالي:

جدول رقم (34) اختبار دلالة الفرق المعنوي حسب متغير الجنس في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

الفروق في	المتغير	المتوسط	الانحراف المعياري	F	SIG	T	SIG	DF
الدرجات الكلية على المقياس	الذكور (103)	99.31	36.91	12.71	0.001	** - 3.30	0.001	158
	الإناث (57)	118.26	30.48					
الدرجات على البعد الأول	الذكور (103)	46.36	16.89	6.37	0.13	* - 2.57	0.13	158
	الإناث (57)	53.22	14.56					
الدرجات على البعد الثاني	الذكور (103)	21.78	8.21	4.68	0.032	** - 4.05	0.032	158
	الإناث (57)	27.05	7.17					
الدرجات على البعد الثالث	الذكور (103)	29.79	11.77	12.71	0.000	*** 3.61	0.000	158
	الإناث (57)	36.36	9.45					

تكشف القيم الموضحة في الجدول رقم (34) أن المتوسطات الحسابية لدرجات الإناث على المقياس ككل والأبعاد منفصلة أكبر من متوسطات الذكور، وهو ما يشير إلى وجود فروق بين الذكور والإناث، كما كشفت نتائج التحليل الإحصائي عن فروق معنوية بدلالة الطرفين عند مستوى ثقة (99%) في كل الدرجات المبحوثة باستثناء واحدة من الدرجات المبحوثة وهي تلك المتعلقة بدلالة

الفرق بين درجات المجموعتين في البعد الأول من المقياس الذي يعنى بالاتجاهات نحو السلوك المروري السليم، حيث أشارت قيم (t) لدلالة الفرق في درجات أبعاد المقياس إلى وجود جوهرية في الاتجاهات نحو الاهتمام بسلامة المركبة وكذا احترام قواعد ونظم المرور، عند مستوى ثقة (99%) على التوالي، وبشكل عام تكشف النتائج الموضحة في الجدول أعلاه وجود فروق معنوية بين درجات المجموعتين على مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية بحسب ما تشير إليه قيمة (t) المحسوبة التي بلغت (3.30-) وعليه فإننا نرفض فرض العدم الذي يشير إلى عدم وجود فروق معنوية ونقبل الفرض البديل، أي أن منطوق هذه الفرضية لم يتحقق، وهو ما يشير إلى وجود فروق معنوية دالة لصالح الإناث في الاتجاهات نحو السلامة المرورية، وعند البحث في دلالة هذه النتائج ينبغي الإشارة إلى أن مجتمع السائقين في مدينة بسكرة والجزائر عموما تغلب عليه سمّة الذكورة، على الرغم من أن قيادة المرأة للسيارة لم يعد في حكم المستغرب، وهو واقع فرضته عوامل حضارية عديدة كولوج المرأة عالم الشغل ومقتضيات التنقل واستخدام مركبة خاصة لقضاء الحاجات، كل ذلك جعل منها جزءا من مجتمع السائقين دون أن يجردها من بعض صفات الأنوثة التي انطبعت غالبا على مستوى تمثالتنا الاجتماعية عن المرأة، ويمكن وصف الاختلاف في الاتجاهات بين الذكور والإناث بفروق في الميل للوقوع في المخالفات المرورية، والنزعات العدوانية أو ما يعبر عنه ماكدونالد (Mc Donald) (الإنذاف التدميري) (عبد الله النافع، وخالد السيف، 1406هـ، ص61) نحو الذات أو الآخرين، وهو الوصف الغالب الملازم لسلوك القيادة عند الذكور، وليس أدلّ على ذلك مما تشير إليه الإحصاءات عن أن ثلثي المصابين والمتوفين في الولايات المتحدة الأمريكية هم من الذكور، (هاشم المدني، 2006، ص85) وفي كل التقارير التي ينشرها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات حول عدد المصابين والقتلى في حوادث المرور تميل الكفة لجنس الذكور ففي سنة (2014) أشارت الإحصائيات إلى أنه من مجموع (4812) قتيلا بلغ عدد الذكور (3986) و (826) من الإناث بنسبة لا تزيد عن (17%) (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2015، ص16) وتشكل سلوكيات القيادة العدوانية نحو (66%) من أسباب حوادث المرور، (هاشم المدني، 2006، ص87) وتنبثق عدوانية السائقين من الذكور بحسب ما يشير إليه سومالا (1977) من المواقف المحبطة المصاحبة لسلوك القيادة، وضرورة الالتزام بالقواعد المرورية والتركيز وغير ذلك من متطلبات السلامة المرورية، وهي القيود التي تحول بين السائق وتفرغ غضبه، لذا تعطي المركبة الفرصة للسائقين من الذكور أكثر من الإناث للتعبير عن انفعالاتهم، ويشكل

سلوك التجاوز الخطير صورة لذلك التنفيس، وهو ما يعكس من وجه آخر الرغبة في تحقيق الذات كرد فعل لظروف المعيشة القاهرة وضغوط الحياة. (عبد الله النافع، وخالد السيف، 1406هـ، ص 64)

3.2. نتائج التساؤل الثالث:

ومنطوقه " هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير السن في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟ "

وفق ذات المنحى الذي جرى عليه اختبار نتائج التساؤل السابق تمت المعالجة الإحصائية للتحقق من منطوق فرضية العدم التي يشير مضمونها إلى عدم وجود فروق معنوية بين درجات الأفراد تبعا لمتغير السن في الدرجة الكلية على المقياس والأبعاد منفصلة لإضفاء بعد تحليلي أعمق لنتائج الدراسة التشخيصية وذلك باستخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي (one way Annva)، مادام منطوق الفرضية يبحث في دلالة الفرق بين درجات أكثر من مجموعتين، وهو الأسلوب الإحصائي الأنسب لمثل هذا النوع من البيانات، وتلخص القيم الواردة في الجدول نتائج التحليل الإحصائي:

جدول رقم (35) اختبار تباين الدرجات حسب متغير السن في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة لمقياس اتجاهات

السائقين نحو السلامة المرورية

نسبة ن		نسبة م.الدرجات		أعلى درجة		أدنى درجة		الانحراف المعياري		المتوسط		الفئات العمرية		خصائص الأتراجات
40.60 %		33.0 %		151		49		33.76		86.12		20 – 29 سنة (65)		
26.90 %		25.90 %		159		58		32.93		102.16		30 – 39 سنة (43)		
18.10 %		22.30 %		160		92		17.21		130.44		40 – 49 سنة (29)		
14.40 %		18.80 %		165		70		19.97		138.95		50 فما فوق (23)		
(sig)		F		df		متوسط المربعات		مجموع المربعات		التباين		التباين في		التباين بين الأتراجات
0.000		**26.31		3		22876.12		68628.37		بين المجموعات		الدرجة الكلية		
				156		869.32		135615.00		داخل المجموعات				
0.000		**27.95		3		4980.05		14940.15		بين المجموعات		درجات البعد الأول		
				156		178.11		27786.22		داخل المجموعات				
0.000		**19.34		3		974.36		2923.10		بين المجموعات		درجات البعد الثاني		
				156		50.36		7856.67		داخل المجموعات				
0.000		**22.31		3		20.75.25		6225.76		بين المجموعات		درجات البعد الثالث		
				156		93.00		14509.21		داخل المجموعات				

تشير نتائج القسم العلوي من الجدول والمتعلقة بخصائص درجات الأفراد العينة على المقياس، بحسب التقسيم الفئوي للأعمار الذي اعتمده الباحث على نحو تشير فيه كل فئة عمرية إلى عقد من عمر السائق، وأظهرت النتائج وجود متوسط أعلى لدى الفئة العمرية الأخيرة، أي أولئك الذين تتجاوز أعمارهم سن الخمسين، بمتوسط قدره (138.95)، واعتمادا على قيمة المتوسط يحمل أفراد هذه الفئة على العموم اتجاهات إيجابية مرغوبة نحو السلامة المرورية وأبعادها المتضمنة في بنود المقياس، وينسب أدنى متوسط بين المجموعات إلى أولئك الذين هم في العقد الثالث من العمر بمتوسط حسابي قدره (86.12)، تليها درجات الأفراد الذين هم في العقد الرابع من العمر بمتوسط حسابي بلغ (102.16) وهي درجة تشير إلى أن أفراد هاتين الفئتين يحمل أصحابها بوجه عام اتجاهات غير مرغوبة نحو السلامة المرورية، كما تحمل الدرجة دلالات تتسق مع ما تشير إليه الأبحاث عن أن هذه الفئة تشكل السواد الأعظم من الوفيات في حوادث المرور، تبررها قلة الكفاءة في القيادة وتدني أهليتهم وثقافتهم المرورية. (علاء البكري، 2001، ص184)، وهو ما تأكدها الإحصاءات المسجلة سنة (2014) حيث يتسبب السواق الذين تتراوح أعمارهم بين سن (25 و 40) سنة في ما نسبته (46.30%) من بين كل الفئات العمرية المتورطة في حوادث المرور (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2015، ص16)

بالانتقال إلى مضمون الفرضية الذي يشير إلى تجانس التباين في درجات الأفراد الكلية على المقياس، تشير النتائج الموضحة في القسم السفلي من الجدول إلى وجود فروق دالة بين المجموعات عند مستوى ثقة (99%) وهو ما يجعلنا نرفض فرضية العدم، كما تشير نتائج تحليل التباين إلى وجود فروق دالة إحصائية بين المجموعات في اتجاهات أفرادها نحو السلوك المروري السليم والاهتمام بسلامة المركبة واحترام قواعد المرور، على هذا النحو يمكن الوقوف عند اتساق نتائج الدراسة الحالية مع نتائج الكثير من الدراسات التي اهتمت بدالة العمر وصلته بتعرض الأفراد لحوادث المرور، فقد أشارت الدراسة التي أعدها (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ) إلى أن ثمة فروقا بين الأفراد حسب السن في معدل التعرض لحوادث المرور، فضلا عن دوره في وقوع الحوادث ونوعها ودلالاتها، بينما أشارت دراسة (عبد الرحمان عسيري، 1418هـ) إلى أن ثمة صلة بين التنوع في المخالفات المرورية وعمر السائق، فالمخالفات الأكثر شيوعا بين السائقين الشباب تتمثل في سلوكيات تتسم بقدر كبير من النزوع إلى المخاطرة، بينما تعزى نسبة كبيرة من مخالفات الكبار إلى القصور في الصحة الجسمية والنقص في مهارات التمييز كنتيجة حتمية للتقدم في السن، وتتسق نتائج الدراسة مع ما يشير إليه (عبد الله النافع

وخالد السيف، 1406هـ) عن أن المرحلة العمرية (18-21) هي أكثر الفئات العمرية ميلا للوقوع في حوادث السير باختلاف درجات خطورتها.

انطلاقا من جملة هذه المؤشرات وعند البحث في مدلولاتها يربط الباحث بين عامل السن ومعدل التعرض للحوادث بحلقة (عامل الخبرة) حيث يرتبط غالبا تقدم السن عكسيا بمعدل التعرض للحوادث، حيث يكون لأثر الخبرة أثر بارز على التآزر الحسي الحركي عند السائق وارتفاع مؤشر القدرة على التنبؤ بالوضعيات وحسن التعامل معها وهي المهارات التي ترتسم على شكل منحني ذو قمة واحدة، يأخذ منحني تصاعدي من أول تفاعل بين السائق ومركبته، ومع تراكم الخبرات يصل المنحني إلى الذروة غالبا بعد مرور ثلاثة أرباع عمر القيادة المفترض، ثم يأخذ في الهبوط نتيجة ضعف في بعض القدرات الجسمية كانعكاس لتقدم في سن السائق، لهذا السبب ترتبط أكثر حوادث المرور عند كبار السن بسوء تقدير الوضعيات المختلفة على الطريق، بينما ترتبط أكثر حوادث المرور عند السائقين الشباب بالمخاطرة ونقص في الشعور بالمسؤولية على الطريق.

4.2. نتائج التساؤل الرابع:

ومنطوقه " هل هناك فروق دالة إحصائية بين درجات أفراد العينة تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية".

للإجابة على منطوق التساؤل الرابع المتعلق بالفروق بين درجات الأفراد تبعا لمتغير الحالة الاجتماعية جرى التحقق من إمكانية اعتماد منطوق العدم التي يشير منطوقها إلى عدم وجود فروق دالة إحصائية بين درجات الأفراد حسب متغير الحالة الاجتماعية على نحو مماثل للفرضية السابقة ما دام منطوق الفرضية الحالية يبحث في دلالة الفرق بين درجات أكثر من مجموعتين، وقد اعتمد الباحث أسلوب تحليل التباين الأحادي (one way Annova) للكشف عن تباين درجات الأفراد في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، ومثلما جرت عليه العادة في التساؤلات السابقة من أجل إضفاء بعد تحليلي أعمق لنتائج الدراسة التشخيصية فقد اشتملت المعالجة الإحصائية لمنطوق فرضية العدم درجات الأفراد على الأبعاد الجزئية لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية لا يؤخذ بنتائجها في الحكم على منطوق الفرضية للإجابة على نص التساؤل ويلخص الجدول التالي نتائج التحليل الإحصائي:

جدول رقم (36) اختبار تباين الدرجات حسب متغير الحالة الاجتماعية في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة

لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

الفئات	المتوسط	الانحراف المعياري	أدنى درجة	أعلى درجة	نسبة م.الدرجات	نسبة ن
أعزب (65)	85.87	33.89	49	159	% 32.9	% 40.60
متزوج (56)	123.08	30.88	57	165	% 40.6	% 35.0
مطلق (25)	111.60	31.18	58	152	% 16.4	% 15.6
أرمل (14)	121.78	24.74	70	146	% 10.0	% 8.80
التباين في	التباين	مجموع المربعات	متوسط المربعات	df	F	(sig)
الدرجة الكلية	بين المجموعات	46947.44	15649.15	3	**15.52	0.000
		157295.92	1008.30	156		
درجات البعد الأول	بين المجموعات	9551.27	3183.76	3	**14.97	0.000
		33175.09	212.66	156		
درجات البعد الثاني	بين المجموعات	2092.55	697.52	3	**12.52	0.000
		8687.21	55.68	156		
درجات البعد الثالث	بين المجموعات	4703.32	1567.77	3	**15.25	0.000
		16031.64	1102.76	156		

لأن الفرضية تبحث في دلالة الفرق في تباين الدرجات بين الأفراد في الدرجة الكلية على المقياس، فإن قيمة F دالة عند مستوى ثقة (99% و 1%) شك، وهو ما يقودنا إلى رفض فرضية العدم التي تشير على تجانس الدرجات ونقبل الفرض البديل، أي أن هناك فروق دالة إحصائية في درجات الأفراد، ومن ثمة فإن منطوق الفرضية لم يتحقق، وما يؤكد هذا الاستنتاج ما تشير إليه قيمة معامل Leven's (F) عن وجود فروق معنوية عند مستوى (0.01) بين الأفراد ليس فقط في الدرجة الكلية على المقياس بل في أبعاده أيضا، وذلك لصالح فئة المتزوجين ما دامت قيمة أعلى متوسط تنسب لهذه الفئة، في حين عبّرت النتائج عن انخفاض متوسط الفئة الأولى على نحو يشير إلى أن أفراد هذه الفئة يحملون اتجاهات سلبية نحو السلامة المرورية، وهي قراءة تقودنا إلى إعمال الفكر في دلالاتها، حيث انعكست الحالة الاجتماعية للسائقين على اتجاهاتهم نحو السلامة المرورية، فالسياقة ليست عادات سلوكية صرفة، بل إن الحالة الاجتماعية تميل بمضمونها على سلوكيات السائق، وهو ما تعبر عنه الفروق بين درجات الأفراد حسب متغير الحالة الاجتماعية، وهي ذات النتائج التي أشارت إليها دراسة (مضي المالكي، 2004) عن وجود فروق دالة بين السائقين في معدل ارتكابهم لمخالفات مرورية تبعا لحالتهم الاجتماعية.

5.2. نتائج التساؤل الخامس:

ومنطوقه " هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير مستوى التعليم في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟ "

وفق ما تقتضيه المعالجة الغحصائية الدقيقة للإجابة على نص التسؤل جرى التحقق من منطوق فرضية العدم التي يشير مضمونها إلى عدم وجود فروق دالة بين درجات أفراد العينة تعزى لمتغير المستوى التعليمي في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين وأبعاد المقياس منفصلة وذلك باستخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي للوقوف على درجة تباين أفراد العينة في درجاتهم الكلية على المقياس تبعا لمتغير مستوى التعليم، مثلما توضحه نتائج الجدول التالي:

جدول رقم (37) اختبار تباين الدرجات حسب متغير المستوى التعليمي في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة

للمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

		نسبة م.الدرجات		نسبة ن			
خصائص الدرجات	ابتدائي (22)	101.77	38.15	57	160	13.2 %	13.8 %
	متوسط (23)	125.30	25.89	60	149	17.00 %	14.40 %
	ثانوي (45)	116.64	34.82	57	165	30.90 %	28.10 %
	جامعي (70)	94.28	34.45	49	152	38.90 %	43.80 %
	التباين في	التباين	مجموع المربعات	متوسط المربعات	df	F	(sig)
التباين بين الدرجات	الدرجة الكلية	بين المجموعات	23668.04	7889.34	3	**6.81	0.000
		داخل المجموعات	180575.33	1157.53	156		
	درجات البعد الأول	بين المجموعات	5371.81	1790.60	3	**7.47	0.000
		داخل المجموعات	37354.56	239.45	156		
	درجات البعد الثاني	بين المجموعات	1076.99	358.99	3	**5.77	0.001
		داخل المجموعات	9702.78	62.19	156		
	درجات البعد الثالث	بين المجموعات	1969.15	656.38	3	**5.45	0.001
		داخل المجموعات	18765.81	120.29	156		

عند البحث في تباين الدرجات باستخدام تحليل التباين الأحادي، يراعي الباحثون أثر اختلاف نسب تمثيل المجموعات الجزئية من المجموع الكلي لأفراد العينة على قيمة التباين، وتُظهر النسب الموضحة في الجدول أن نحو نصف أفراد العينة هم من فئة التعليم الجامعي، في حين لم تتعدى نسبة الأفراد في المستوى الابتدائي (13.8%)، وعلى الرغم من ذلك فليس ثمة موانع من استخدام هذا الأسلوب على الرغم من التباين في نسب تمثيل الفئات الفرعية حسب مستوى التعليم من المجموع الكلي لأفراد العينة، من جهة أخرى يكشف البحث في التراث الأدبي النفسي

والاجتماعي أن المستوى التعليمي للأفراد غالبا ما يميل بمضمونه على سلوكياتهم، ويشكل أفراد النخبة في المجتمع أنموذجا للسلوك المثالي داخل المجتمع يقتدي به الآخرون ممن هم دون مستواهم العلمي، غير أنه وعلى نحو مخالف تماما لهذا الموقف، أشارت نتائج الدراسة المعبر عنها في الجدول السابق إلى أن أفراد العينة من مستوى التعليم المتوسط يحملون أعلى متوسط بين المجموعات، يليه مباشرة المتوسط الحسابي لدرجات الأفراد من التعليم الثانوي، بينما حصل أفراد الفئة الأخيرة أي أولئك للذين يحملون مستوى التعليم العالي أدنى قيمة متوسط بين المجموعات، وهو مؤشر يختلف حتما مع ما تشير إليه الكثير من البحوث في هذه الجزئية حيث أشارت دراسة (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ) في السعودية إلى أن المستوى الثقافي والتعليمي للسائقين من أكثر العوامل تأثير في القيادة السليمة عند السائقين، ضمن ذات السياق أشارت دراسة (عبد الرحمان عسيري، 1418هـ) إلى وجود فروق في معدل ارتكاب المخالفات وكذا الوقوع في الحوادث المرورية لصالح الأفراد ذوي المستوى التعليمي الأعلى، بالانتقال إلى البحث في دلالة الفروق، تكشف قيم (F) لتباين أفراد العينة في الدرجة الكلية على المقياس وجود فروق معنوية عند مستوى (99%) ثقة، وهو الأمر ذاته بالنسبة لقيمة تباين درجات كل من البعد الأول، الثاني والثالث من المقياس، وبالعودة إلى قيمة (F) الكلية والتي أشرنا إلى أنها قيمة دالة عند مستوى (0.01 و 0.05) فإن ذلك يقودنا إلى القول بأن منطوق فرضية العدم لم يتحقق، ومن ثمة فإن منطوق الفرض البديل يشير إلى وجود فروق معنوية بين الأفراد في درجاتهم الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تعزى لمتغير المستوى التعليمي للأفراد وهو ما يعبر عن نتائج التساؤل المتعلق بالفروق بين درجات الأفراد تبعا للمتغير المعالج في هذا التساؤل.

6.2. نتائج التساؤل السادس:

ومنطوقه " هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير المهنة في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟ "

للإجابة على منطوق التساؤل قسم الباحث درجات أفراد العينة تبعا لمتغير المهنة إلى خمس فئات تمثل المهن الأكثر تكرار بين أفراد العينة، وأشارت نتائج التحليل الإحصائي باستخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي (one way Anova) ما دام الأسلوب الأنسب للتحقق من منطوق فرضية العدم التي تشير عدم وجود فروق دالة إحصائية بين درجات أفراد العينة على الدرجة الكلية على

مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، ويمثل الجدول التالي مجمل المعالجات الإحصائية التي تمت للإجابة على منطوق:

جدول رقم (38) اختبار تباين الدرجات حسب متغير المهنة في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

نسبة ن		نسبة م.الدرجات		أعلى درجة	أدنى درجة	الانحراف المعياري	المتوسط	الفئات	خصائص الدرجات
13.8 %		16.6 %		165	49	32.53	128.04	أعمال حرة (22)	
36.9 %		41.5 %		162	59	31.28	119.25	موظف (59)	
18.8 %		14.8 %		151	53	31.16	83.56	طالب (30)	
19.4 %		18.3 %		145	57	30.97	100.09	سائق (31)	
11.2 %		8.9 %		145	57	36.06	106.06	بدون عمل (18)	
(sig)	F	df	متوسط المربعات	مجموع المربعات	التباين	التباين في			التباين بين الدرجات
0.000	**11.31	4	11541.88	46167.54	بين المجموعات	الدرجة الكلية			
		155	1019.84	158075.82	داخل المجموعات				
0.000	**9.84	4	2163.49	8653.99	بين المجموعات	درجات البعد الأول			
		155	219.82	34072.37	داخل المجموعات				
0.000	**12.71	4	665.98	2663.92	بين المجموعات	درجات البعد الثاني			
		155	52.36	8115.85	داخل المجموعات				
0.000	**10.43	4	1099.73	4398.94	بين المجموعات	درجات البعد الثالث			
		155	105.39	16336.02	داخل المجموعات				

توزعت نسب تمثيل الفئات المختلفة للمهن توزيعا مقاربا يعكسه القيم الموضحة في القسم العلوي من الجدول، حيث تراوحت بين (11.2 % و 36.9 %) من المجموع الكلي لأفراد العينة، بينما تشير قيم المتوسطات الحسابية إلى أن أعلى متوسط حسابي بين المجموعات يُنسب إلى الفئة الأولى، أي أولئك الذين يمتنون أعمالا حرة، يليه مباشرة المتوسط الحسابي لدرجات الموظفين والذي بلغ (119.25)، في حين ينسب أدنى متوسط لفئة الطلبة والذين يندرج أغلبهم ضمن فئة الشباب، وهو ما يتسق مع ما سبقت الإشارة إليه حول أن هذه الفئة تميل غالبا عدم الاهتمام بتحقيق متطلبات السلامة المرورية على الطريق، من جانب آخر تكشف قيمة (F) عن وجود فروق معنوية بين الأفراد في الدرجة الكلية على المقياس عند مستوى دلالة (0.01)، وهو ما يجعلنا نرفض فرض العدم، أي أن النتائج المتعلقة بدلالة الفروق بين أفراد العينة حسب متغير المهنة في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تشير إلى وجود فروق معنوية لا تعزى إلى عوامل الصدفة، وهي ذات النتيجة التي أشارت إليها دراسة (مرضي المالكي، 2004) الذي أثبت من خلال دراسة

مستفيضة على المجتمع السعودي أن الأفراد يختلفون في درجات التزامهم بقوانين المرور تبعاً لمتغير المهنة.

7.2. نتائج التساؤل السابع:

ومنطوقه " هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير أقدمية السياقة في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟"

للإجابة على منطوق التساؤل جرى تقسيم درجات الأفراد إلى فئات أربع تعكس مدى زمني كافي لتمييز مستويات الأقدمية التي يمكن أن يحققها سائق المركبة، وباستخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي جرت المعالجة الإحصائية لمنطوق فرضية العدم الموافقة لنص التساؤل والتي تشير إلى عدم وجود فروق دالة بين درجات أفراد العينة تعزى لمتغير الأقدمية في الدرجة الكلية لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وكما جرت عليه العادة في التساؤلات السابقة شملت المعالجة الإحصائية أبعاد المقياس لإضفاء مسحة تحليلية أعمق لنتائج الدراسة التشخيصية وفق ما هو موضح في الجدول أدناه:

جدول رقم (39) اختبار تباين الدرجات حسب متغير أقدمية السياقة في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

الفئات	المتوسط	الانحراف المعياري	أدنى درجة	أعلى درجة	نسبة م.الدرجات	نسبة ن
أقل من 5 سنوات	90.93	33.80	49	151	35.4 %	41.2 %
5 – 14 سنة	106.45	38.79	57	160	23.2 %	23.10 %
14 – 25 سنة	106.81	28.26	60	146	17.0 %	16.9 %
25 – 34 سنة	138.16	17.60	70	165	24.4 %	18.8 %
التباين في	التباين	مجموع المربعات	متوسط المربعات	df	F	(sig)
الدرجة الكلية	بين المجموعات	46036.18	15345.39	3	**15.13	0.000
	داخل المجموعات	158207.18	1014.14	156		
درجات البعد الأول	بين المجموعات	11137.58	3712.52	3	**18.33	0.000
	داخل المجموعات	31588.79	202.49	156		
درجات البعد الثاني	بين المجموعات	1872.43	624.14	3	**10.93	0.000
	داخل المجموعات	8907.34	57.09	156		
درجات البعد الثالث	بين المجموعات	3473.84	1157.94	3	**10.46	0.000
	داخل المجموعات	17262.13	110.64	156		

بحسب التقسيم الفئوي الذي اعتمده الباحث للكشف عن الفروق بين الأفراد في درجاتهم الكلية على المقياس، تكشف القيم المدرجة في الجدول أعلاه وجود فروق بين المتوسطات لفئات

الدرجات، فقد حصل أفراد الفئة الرابعة أي أولئك الذين تتجاوز خبرتهم في القيادة (25) سنة، بمتوسط حسابي قدره (138.16)، وهي قيمة تعكس اتجاهات إيجابية مرغوبة نحو السلامة المرورية ومكوناتها على المقياس، بينما تحصل أفراد الفئة الأولى أو ما يعبر عن الأفراد الذين تقل أقداميتهم في السياقة عن خمس سنوات بمتوسط حسابي قدره (90.93)، يشير إلى أن مجمل درجات الأفراد في هذه الفئة تعبر عن اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحو السلامة المرورية، وبالانتقال إلى جزئية الدلالة الإحصائية للفروق بين الأفراد حسب متغير الأقدمية في السياقة، تكشف قيمة معامل التباين والمعبر عنها في الجدول ب ($F=15.13$) وجود فروق دالة عند مستوى (0.01) بين درجات الأفراد الكلية على المقياس، وهو ما يقودنا إلى القول بأن منطوق فرضية العدم المتعلقة بدلالة الفروق تبعا لمتغير أقدميه السياقة لم تتحقق وهو ما يتضمن إجابة على التساؤل المطروح، من جانب آخر وبالنظر إلى نتائج التحليل المتعلق بمنطوق التساؤل تكشف المقارنات مع الدراسات المماثلة اتساقا في النتائج بوجه عام، فقد أشارت بحوث "فيرنون" كعينة للدراسات من منظور سيكولوجية العمل، أن معدلات حوادث العمل ترتفع في الشهور الثمانية الأولى للعمال الجدد، (محمد التويجري، وآخرون 1421هـ) ويمكن التغلب على هذه المشكلة والتقليل من عدد الحوادث بالتدريب الجيد وإكساب العاملين المهارات النوعية اللازمة للأداء الجيد، ويمكن إسقاط هذا التحليل على جزئية حوادث المرور من خلال التدريب اللازم للسائقين قبل منحهم رخصة القيادة، غير أن الملاحظات المستنبطة من الواقع الميداني وبعض الخبرات الشخصية تكشف قصورا واضحا في هذا الجانب، وهو ما يحتم على الجهات الوصية تركيز الجهود على هذه النواحي، وهو ما أدركته فعلا بعض دول المشرق (الخليج) والغربية باستخدام تقنيات المحاكاة عبر وسائل تكنولوجيا تساعد السائقين على حسن التعامل مع مختلف الحالات الممكنة وحتى غير المتوقعة على الطريق قبل منح رخصة السياقة والممارسة الميدانية لفعل القيادة.

8.2. نتائج التساؤل الثامن:

ومنطوقه " هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير ارتكاب مخالفات مرورية أدت لسحب الرخصة، في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟" لأن منطوق التساؤل يعنى بالبحث في دلالة الفروق في الدرجات الكلية على المقياس بين مجموعتين من الدرجات، فقد اعتمد الباحث على اختبار (T student test) وذلك وفق أسلوب Independent samples t test لعينتين مستقلتين، ومثلما جرت عليه العادة مع التساؤلات السابقة ومن أجل الكشف عن الجزئيات التحليلية فقد ألحق الباحث قسما آخر في التحليل الإحصائي لا

يؤخذ بنتائجه في الحكم على الفرض، وقد أجرى الباحث التحليلات الإحصائية اللازمة لحساب قيمة (t) من متوسطات حسابية وانحرافات معيارية باستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية، ويمكن تلخيص أبرز تلك المعالجات في الجدول التالي:

جدول رقم (40) اختبار دلالة الفرق المعنوي حسب متغير ارتكاب المخالفات التي أدت لسحب الرخصة في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

نوع الدرجة	الفئات / ن	المتوسط	الانحراف المعياري	F	SIG	T	(2TAILED) SIG	DF
الدرجات الكلية على المقياس	نعم (93)	110.96	34.55	0.861	0.355	*2.06	0.041	158
	لا (67)	99.25	36.73					
الدرجات على البعد الأول	نعم (93)	51.43	15.66	1.08	0.300	*2.41	0.017	158
	لا (67)	45.17	16.80					
الدرجات على البعد الثاني	نعم (93)	24.48	8.35	0.001	0.975	1.492	0.138	158
	لا (67)	22.52	7.98					
الدرجات على البعد الثالث	نعم (93)	33.46	10.91	2.308	0.131	1.740	0.084	158
	لا (67)	30.29	11.92					

تكشف قيمة (t) بأسلوب (Independent samples t test) دلالة الفرق بين متوسطات المجموعات المجموعتين عند مستوى دلالة (0.05) لصالح الأفراد الذين سبق لهم ارتكاب مخلفات مرورية أدت لسحب رخصة القيادة، وذلك من منطلق أن درجاتهم تحمل المتوسط الأعلى بين المتوسطين، والأمر ذاته ينطبق على درجات البعد الأول، في حين أشارت النتائج إلى عدم وجود فروق معنوية عند مستوى دلالة (0.05) في درجات الأفراد على فقرات البعد الثاني والثالث، بما أن منطوق الفرضية يعني أساسا يقيمة المتوسطات الحسابية لمجموعتي الدرجات على الدرجة الكلية للمقياس وعطفا على ما تشير إليه قيمة ($t = 2.06$) فإننا نرفض فرض العدم ونقبل الفرض البديل، أي أن هناك فروق دالة إحصائية بين الدرجات تبعا للمتغير الذي تناوله مضمون التساؤل، ويمكن التعليق على هذه النتيجة بالقول إن توقيع العقوبات على المخالفين له أثر بالغ في الحد من تكرارها، بل أكثر من هذا تضمنت النصوص الواردة في القانون الجديد بقانون المرور والذي دخل حيز التنفيذ منذ سنوات في انتظار العمل بنظام النقاط السوداء، وهو الإجراء الذي يؤدي لسحب رخصة قيادة السائق عند بلوغه عدد معين من المخالفات المرورية، إن عمق تمثل السائقين لقوانين المرور والالتزام به ينبع من مصدرين، الأول هو ذات السائق حينما يدرك القيمة المنشودة من نظم القانون وهي تحقيق سلامة مستخدمي الطريق، كما ينبثق أيضا من إدراك السائقين أن مخالفة النظم تؤدي إلى

حرمانهم من بعض الحقوق بسحب رخصة القيادة،(علي الرشدي،2005،ص148) وبالتالي عدم القدرة على قيادة المركبة، لذا يعتبر السائقون الذين سبق لهم وأن سحبت رخص قيادتهم أكثر التزاما وتحقيقا لمتطلبات السلامة المرورية على الطريق، لذا يبدو التوجه الذي تبنته الجهات الوصية بالمسألة المرورية في بلادنا ضروريا من حيث المبدأ، خاصة وأنه يأخذ بمنطق عدم ترك المخالف لمجرد تنفيذه للعقوبات التي يتضمنها قانون المرور سواء كانت عقوبات تتعلق بحريته الشخصية والغرامات المالية، وإنما يظل هذا المخالف ملاحقا بنظام يسجل عليه مخالفاته، وهو ما نعتقد أنه يساهم حتما في تعديل اتجاهات السائقين نحو تحقيق متطلبات السلامة المرورية على الطريق.

9.2. نتائج التساؤل التاسع:

ومنطوقه "هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (ارتكاب حادث مروري) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟"

للإجابة على نص التساؤل قسم الباحث درجات الأفراد لفئتين، الأولى تتعلق بأولئك الذين سبق لهم ارتكاب حادث مروري كان السائق نفسه هو المتسبب فيه، والثانية تتعلق بنظيرة الأولى، ولاختبار دلالة الفرق بين درجات الفئتين اعتمد الباحث اختبار (t) لدلالة الفروق بين متوسطي مجموعتين مستقلتين، للتحقق من منطوق فرضية العدم التي تشير إلى عدم وجود فروق معنوية بين درجات الافراد في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تعزى لمتغير ارتكاب حادث مروري، مع عدم مراعاة نتائج قيم الفروق بين الدرجات على الفقرات المشكلة لكل بعد من أبعاد المقياس فقد تمت لمجرد التحليل المعمق للنتائج فيما بعد، وتم تلخيص نتائج المعالجة الإحصائية في الجدول التالي:

جدول رقم (41) اختبار دلالة الفرق المعنوي حسب متغير ارتكاب حادث مروري في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

نوع الدرجة	الفئات / ن	المتوسط	الانحراف المعياري	F	SIG	T	(2TAILED) SIG	DF
الدرجات الكلية على المقياس	نعم (75)	111.78	34.725	1.600	0.208	1.913	0.057	158
	لا (85)	101.01	36.25					
الدرجات على البعد الأول	نعم (75)	51.78	15.70	1.898	0.170	*2.281	0.031	158
	لا (85)	46.18	16.63					
الدرجات على البعد الثاني	نعم (75)	24.61	8.31	0.082	0.775	1.376	0.171	158
	لا (85)	22.82	8.11					
الدرجات على البعد الثالث	نعم (75)	33.70	10.99	2.179	0.142	1.641	0.103	158
	لا (85)	30.75	11.66					

لعل أبرز ما يلفت انتباهنا عند قراءة القيم الواردة في الجدول أعلاه هو قيمة معامل فيشر لتجانس التباين بين درجات المجموعتين الكلية على المقياس، حيث تعبر القيمة عن حالة تجانس تباين المجموعتين، وهو ما يُمهد الطريق نحو البحث في دلالة الفروق هذه المرة بين الدرجات، حيث تشير قيمة (t) إلى عدم وجود فروق معنوية بين درجات المجموعتين، وهو ما يشير إلى أن فرضية العدم قد تحققت، والأمر ذاته ينطبق على الفروق في درجات أبعاد المقياس، حيث لم تشر قيم (t) إلى وجود فروق جوهرية دالة باستثناء البعد الأول الذي أشارت فيه النتائج إلى وجود فروق دالة عند مستوى (95% ثقة و5% شك)، وعند محاولة تحليل الفروق الدالة بين المجموعتين ينبغي الإشارة إلى جزئية هي في غاية الأهمية إذا ما أردنا تصميم برامج لتعديل اتجاهات السائقين غير المرغوبة نحو السلامة المرورية، وتتعلق هذه الجزئية بما عبر عنه "رالف شفارتس" في بحوث علم نفس الصحة بخطأ مونت كارلو، حيث يظن الرابح في ألعاب الحظ أن احتمال ربحه في المرات التالية لفوزه سوف ينخفض، وهذا غير صحيح لأن احتمال الربح يبقى "نظريا" كما هو بغض النظر عن مرات الربح والخسارة، والأمر نفسه ينطبق على المصائب، حيث أن تعرض الشخص لخطر ما لا يعني بأي حال انخفاض احتمال تعرضه لأخطار لاحقة ومنها حوادث السير، وهذه نقطة هامة يجب الالتفات لها عند تعديلنا لاتجاهات الناجين من هذه الحوادث، حيث يتبنى بعض الناجين موقفا "دفاعيا" مفاده أن نجاحه من الحادث المروري السابق تلقحه ضد خطر حادث لاحق، (محمد النابلسي، 2002) غير أن نتائج الدراسة تتجاوز هذه الجزئية وتشير إلى أن الذين سبق لهم ارتكاب حوادث مرورية أكثر حرصا على تحقيق متطلبات السلامة المرورية من غيرهم بالنظر إلى قيم المتوسطات الحسابية.

ثالثا: تحليل عام لنتائج الدراسة التشخيصية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

ضمن أبعاد هذا الإطار التشخيصي الذي يقدم من خلاله الباحث رؤية تشخيصية للواقع المروري من منطلق اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تكون أساسا لكل مقترح يؤسس لبناء برنامج لتعديل الاتجاهات، واتساقا مع النتائج المتوصل إليها والتي تكشف بوجه عام عن اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحو السلامة المرورية، يمكن الذهاب بعيدا إلى ما وراء مدلولات تلك التقديرات لنكشف أن اتجاهات السائقين المعبر عنها في نتائج الدراسة التشخيصية الاستكشافية الوصفية لملاحم اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ليست وليدة لحظة الإجابة على فقرات المقياس، بل

هي نتاج تراكمات عديدة ترسّبت خلال المراحل العمرية للسائقين، ويتعين علينا إذا ما أردنا بلوغ فهم معمق يؤسس لبناء برنامج متكامل الأركان تتبع سيرورة تشكل تلك الاتجاهات، ودرجة انعكاس مضامينها على سلوكيات السائقين في الطريق، ويمكن الوقوف على كل ذلك من خلال مناهذ متباينة حددها الباحث تبعا للجزئيات المتناولة عبر كل منفذ تمثيلا مع العنوان العريض للبرنامج، يركز الأول ومن زاوية سيكولوجية على التداخل بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية ومبدأ القيادة الوقائية التي نعتقد أنها تحقق سلامة السائقين على الطريق، بينما يركز الثاني ومن زاوية سوسولوجية هذه المرة على أن اتجاهات سائقي المركبات ما هي إلا انعكاس للقيم المرورية السائدة داخل المجتمع، ومن ثم فإنه يتعين على كل محاولة تروم تغيير الاتجاهات المحددة لسلوك سائقي المركبات أن تأخذ بمبدأ تغيير فكر المجتمع العام إزاء المسألة المرورية وبالتبعية الأفراد السائقين، ولأن الدراسة تعنى أساسا بالمنظور السيكواجتماعي لموضوع السلامة المرورية من خلال مفهوم الاتجاهات النفسية ومن خلال برنامج نفس اجتماعي فقد تضمن المنفذ الثالث تصورا للأنساق المجتمعية المشكلة لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وفيما يلي عرض للتحليل العام لنتائج الدراسة عبر تلك المنافذ:

1.3. القيادة الوقائية والاتجاهات النفسية للسائقين نحو السلامة المرورية (أية علاقة):

إذا ما سلمنا بمبدأ أن الأخطار الحياتية المهددة لسلامة الأفراد عموما نوعان (قدريّة وأخرى قابلة للسيطرة) فإنه يمكن إدراج حوادث المرور باعتبارها سببا رئيسا يهدد سلامة الأفراد، يرجع غالبا (لخطأ التعامل مع الوضعيات الحرجة على الطريق أو الجهل بقواعد المرور، أو التهور والاندفاع، أو الرغبة اللاواعية باختبار مواجهة الخطر)، ضمن الفئة الثانية من منطلق أن القيادة التي تحقق كافة الإجراءات الوقائية اللازمة تُلقح السائق ضد التعرض لخطر حوادث المرور، وحيث أن نتائج الدراسة قد أشارت إلى وجود اتجاهات سلبية (غير مرغوبة) نحو السلامة المرورية، فإنه يمكن القول استنادا لفقرات المقياس واستنتاجات الباحث المنبثقة من الواقع المروري أن أغلب السائقين من أفراد العينة يهملون مبدأ الوقاية في القيادة، وهو استنتاج تبرره جملة من المؤشرات السلوكية مثل (تجاوز السرعة المسموح بها، التجاوز الخطير، عدم الاهتمام بسلامة المركبة) واستصحابا لهذه المؤشرات يمكن الوقوف على صحة هذا التشخيص بجملة من الدلائل أبرزها:

1.1.3. نقص الوعي بمفهوم القيادة الوقائية:

إن نقصا في تمثل مفهوم القيادة الوقائية يؤدي حتما إلى الإخلال بأسس معادلة منع الحادث التي تحققها القيادة الوقائية، والتي تتطلب من قائد المركبة الإلمام بثلاث خطوات هي (1. توقع الخطر

2. رد الفعل السليم 3. التصرف في الوقت المناسب) (خالد هلال، 1418هـ، ص512) وهي المبادئ المهمة لدى أغلب السائقين، فمبدأ توقع الخطر مثلاً والذي يشكل الركن الأول من أركان معادلة منع الحادث يبدأ بمجرد جلوس السائق خلف المقود، بحيث يهيأ السائق النموذجي الذي يحمل اتجاهات إيجابية نحو السلامة المرورية نفسه لأخطار محتملة قبل وقوعها، وهي تهيئة عقلية وجرّد لاحتتمالات تستثيرها الظروف المحيطة بالسائق وتزيد في درجتها ظروف استثنائية مثل (تساقط الأمطار، الضباب الكثيف، المرور بالقرب من المدارس تزامناً مع خروج التلاميذ أو المرور بأحد الشوارع إنارته ضعيفة) 2.1.3. تشوه في مدركات السائقين للعلاقة بين القيادة الوقائية والسلامة المرورية:

تحدد السلامة المرورية للسائقين تبعاً لدرجة تقيدهم بسلوكيات القيادة الوقائية، والتي تعتمد مبدئيّاً توقع التعرض الشخصي للخطر والتصرف السليم، فإدراك الخطر والقابلية الذاتية للوقوع في حوادث المرور تحدّد نقطة الإنطلاق نحو سلوك القيادة الوقائية، غير أن بحوث علم نفس الصحة تشير إلى أن القابلية للإصابة بخطر شخصي يهدّد حياة الفرد غالباً ما يخضع لإدراك مشوه، فيلجأ الفرد ببساطة إلى التقليل من أهمية التعرض للخطر كحجة صالحة ذاتياً لمقاومة متطلبات وضغوط المحيط الذي يريد إقناع الشخص بإتباع نمط سلوكي معين مخالف لما يتبناه الفرد، (رالف شفارتس، 1994، ص82) لتوضيح ذلك وقياساً على سلوك التدخين الذي يعتمد عليه الباحثون في مجال علم نفس الصحة لفهم السلوك الوقائي الصحي نضرب المثال التالي: لو سألنا مجازاً السائقين الذي يحملون اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحو السلامة المرورية بالقول (إذا علمت أن 3% من السائقين يموتون يومياً بسبب حوادث المرور، فما احتمال أن تكون أنت نفسك واحداً من هذه النسبة؟) حينها سيحجب السائق غالباً بالنفي، على الرغم من أن لا شيء يمنعه من الدخول في هذه النسبة مادام لا يأخذ بأسباب القيادة الوقائية التي تحقق سلامته على الطريق، ويبرر الباحثون هذه الإجابة بتشويه معرفي لحق بإدراك السائق للصلة بين القيادة الوقائية ومقتضيات السلامة المرورية، ويسمى "تايلور" هذا التشويه المعرفي بالتفاؤلية الدفاعية، (رالف شفارتس، 1994، ص82) ويمكن تعريفها بإيجاز "نمط من التفكير يجعل الشخص يعتقد أن الأمور السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو شخصياً، مما يحمله على ركوب المخاطر بجرأة غير عادية تضاعف احتمالات تعرضه للخطر" (محمد النابلسي، 2002) إذا ما أسقطنا هذا التعريف التحليلي على السلوك المروري للسائقين، فإننا نجد أن السائق الذي يحمل اتجاهات سلبية نحو السلامة المرورية يعتقد أن خطر حوادث المرور يصيب الآخرين ولا يصيبه هو شخصياً، وهو ما يجعله يهمل مقتضيات القيادة الوقائية التي تحقق سلامته المرورية،

ما دام يشعر أنه محصن ضد حوادث المرور، فنجد (غير مهتم بسلامة المركبة، لا يحترم قواعد ونظم المرور، المخاطرة اللاواعية على الطريق تعكسها سلوكيات مثل السرعة المفرطة، التجاوز في المنعرجات والطرق الضيقة وعلى الخط المتصل)، وكل ذلك نابع من تشوه معرفي لحق بمدركاته حول القيادة الوقائية وصلتها بالسلامة المرورية، ويتدرج هذا التشويه حسب اختلاف السائقين إلى ثلاث مستويات لخصها (محمد النابلسي، 2002) على النحو التالي:

- الجهل التام بوجود خطر حوادث المرور.
- وعي الخطر مع استبعاده عن الذات.
- معرفة سبل الوقاية مع عدم الالتزام بها.

ولتوضيح تدرج التشوه في إدراك العلاقة بين القيادة الوقائية والسلامة المرورية نضرب مثالا عن واحد من أكثر العوامل تسببا في حوادث المرور وهو السرعة المفرطة، والذي تعتبره مبادئ القيادة الوقائية أمرا تميزا يخضع لخصائص السائق ومؤهلاته، وأهلية المركبة والظروف العامة التي يجري ضمنها فعل السياقة، فأولى درجات التشويه نجد فيها السائق غير مدرك لعلاقة السرعة المفرطة بحوادث المرور، أو القول بأن السرعة نادرا ما تكون سببا للوقوع في حوادث المرور، وفي الدرجة التالية نجد أن السائق ورغم قناعته للصلة بين السرعة المفرطة والتعرض للحوادث إلا أنه يستبعد إمكانية تعرضه هو شخصيا لحادث بسبب السرعة، وفي الدرجة الأخيرة نجد أن السائق يعزو تعرضه للحادث بسبب السرعة إلى خطأ غيره على الطريق، وهو ما يشير إلى مؤشر يحمل العديد من الدلالات ينبغي البحث في جزئياته، وهو العزو السببي الخاطئ للأفعال - الذي شكل موضوع بحوث عديدة في مجال علم النفس الاجتماعي- وذلك حينما يميل السائق إلى تبرير أخطائه في القيادة إلى غيره، وأنهم هم السبب في وقوع الحادث. (محمد النابلسي، 2002)

تلکم هي المؤشرات الرئيسية الثلاث التي تقف خلف التشويه المعرفي لمدرکات السائقين من أفراد العينة حول العلاقة بين القيادة الوقائية والسلامة المرورية، وهي مؤشرات متحتمة المعرفة إذا ما أردنا رسم سياسة وقائية أو حتى علاجية لتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، ولعل ما يبرر فشل معظم حملات التوعية المرورية التي تبنتها الجهات المعنية بالمسألة المرورية في بلادنا هو قصورها عن فهم تلك المؤشرات، فعند تحليلنا لمضامين تلك الحملات نجد أنها تعتمد على محورين أساسيين هما: (تقديم المعارف والمعلومات Information Appeal وإثارة الخوف Fear Appeal)، وقد ثبت بما لا يدع مجالا للشك فشل هذه الإستراتيجية ولعوامل عديدة، فبالإضافة إلى إهمال

مبادئ القيادة الوقائية في التثقيف المروري، فهي تعكس حالة من العشوائية واللاتعيين والهدر الناجم عن مخاطبة فئات غير معنية وغير متعرضة للحوادث، فتصميم الحملات ينبغي أن ينبثق عن قراءات متأنية للواقع المروري والذي يكشف لنا أن فئة الشباب هي الشريحة الأكثر عرضة لحوادث المرور، حتى إذا ما تم تدارك هذا الخطأ نجد أنها لا تختار المادة الإعلامية المناسبة للشريحة المستهدفة في الحملة، كما أنها تستخدم لغة غير سليمة تحمل إيحاءات بالانتشار الواسع للمشكلة، وهو خطأ ينبغي مراجعته لأنه يشكل نوعاً من العزاء يجعل الجمهور المستهدف بالحملة لا يستجيب بالجدية اللازمة لمضمون الرسالة الإعلامية، (محمد النابلسي، 2002) ورغم القناعة الراسخة بأهمية محوري التعريف والتخويف، إلا أنه ينبغي استصحابهما بثالث يمكن اختصاره بدينامية تحويل كل من المعرفة والخوف من مستوى النية إلى مستوى القرار، أو ما يعرف بلغة السيكلوجيا الاجتماعية بطور الدافع وطور الإرادة، ففي طور الدافع يحصل الاختيار نتيجة صراع داخلي بين السلوك المروري السليم والرغبة وإغراءات السلوك المعاكس، بينما يتضمن طور الإرادة تحويل النوايا إلى أفعال، (محمد النابلسي، 2002) ويمكن إدراك هذه الدينامية من خلال ثلوث السيورة المعرفية للقيادة الوقائية (1. إدراك الخطر 2. توقع الكفاءة الذاتية 3. توقع النتائج)

2.3. القيم الاجتماعية المتعلقة بمسألة المرور وعلاقتها بتشكيل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية:

سبق الخوض في عناصر سابقة حول المنظور السوسيولوجي لموضوع السلامة المرورية والذي حاولنا من خلاله تشخيص المشكلة المرورية إنطلاقاً من مفهوم الهوية الثقافية بين تمثل دور وقيمة (السيارة) وحسن استخدامها والإفادة منها، واستصحاباً لهذا التشخيص ينبغي الوقوف عند انعكاس القيم الاجتماعية المتعلقة بالمسألة المرورية على اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، حيث يشير (محمد الوهيد، 1997، ص 47-50) إلى جملة من المؤثرات القيمية يمكن تكييف محتواها مع واقعنا المروري قصد الخروج بتشخيص ملائم يساعد على فهم تشكل الاتجاهات السلبية نحو السلامة المرورية، ويمكن إيجاز أبرز تلك المؤثرات القيمية على النحو التالي:

✓ إدراك مفهوم الوقت: وهي قضية عميقة الجذور، فحياة المدن ترتبط بعامل الوقت إلى حد بعيد، وهو الأمر الذي يبدو أن قيم السائقين الاجتماعية لم تستوعبه بعد، ولم يتكيف الأفراد مع إحداثيات هذه النقلة الحضارية، وإن خضعوا لها فهم لم يستوعبوها بعد، حيث يستغرق الفرد (السائق) معظم وقته في محاملات وأعمال تجعله ينطلق بمركبته في وقت ضيق ليسابق الزمن فيضطر إلى تجاوز السرعة المحددة والإشارات الضوئية، غير آبه لسلامة المركبة وتفقدتها نظراً لضيق الوقت، وكل ذلك لسوء

إدارة برنامج نشاطاته اليومي، مما يجعله يعرض نفسه والآخرين لمخاطر كان من الممكن تفاديها لو كانت قضية إدارة الوقت تمثل مفهوماً ناضجاً لدى السائق وجميع أفراد المجتمع بالتبعية. (محمد الوهيد، 1997، ص 47)

✓ تراجع قيم الغيرية: تكشف المعاينة الميدانية الكثير من مظاهر الفردية وتراجع قيم الغيرية عند السائقين على الطريق العام، ويمكن أن نذكر على سبيل المثال لا الحصر بعض المظاهر التي تجسد هذا الحكم (الوقوف في الأماكن غير المخصصة وفي وسط الطريق مما يؤدي إلى إعاقة حركة مستخدمي الطريق) إن تشخيصاً مماثلاً لتلك المظاهر السلوكية قد يكون سبباً رئيساً في التنبيه لمثل هذه القضايا، وتداركها في برامج تعليم السياقة ليفهم السائق أن قوانين المرور فكرة اجتماعية بالأساس إنما جعلت لتنظيم حركة الأفراد على الطريق وتحقيق سلامتهم جميعاً، وحينما يدرك السائقون هذا المبدأ يمكن حينها إبدال قيم الفردية والأنانية ومعاداة رجل المرور، وغرس قيم الأمانة مع الذات واستبدال مفهوم قوة القانون بمفهوم قواعد النظام، ليحرص السائق على عدم مخالفة نظم المرور وصيانة المركبة والبعد عن القيادة الخطرة المفضية إلى مخاطر تلحق بالسائق نفسه أو الآخرين، والعمل دوماً على أن يكون السائق من خلال سلوكه أنموذجاً لغيره من السائقين لرسم صورة مؤثرة للذات الاجتماعية. (محمد الوهيد، 1997، ص 50)

✓ المركبة مرآة لمكانة الفرد في المجتمع: تطرح قضايا التفاوت الطبقي الكثير من الضغوط على الأفراد في المجتمعات النامية، وقد أصبحت السيارة في مثل هذه الظروف جزءاً من المظهر الاجتماعي، والتنافس بين الأفراد على امتلاك السيارة الأحدث والأغلى سعراً، ساهم على نحو غير مباشر في ترسيخ قيم الاستهلاك، Consuming Values فامتألت الشوارع بالسيارات، وأصبحت حركة المرور بطيئة ومثيرة للحصر النفسي Angoisse، بل إن السيارات الحديثة في مدينة لندن تسير حالياً بسبب الازدحام المروري بسرعة لا تتعدى (12 كم/سا)، وهي السرعة التي يمكن أن تبلغها سيارة مصنوعة في القرن (19). (محمد الوهيد، 1997، ص 48)

✓ العلاقة مع الآلة: من أهم عوامل تراجع معدلات السلامة المرورية للسائقين هو قصور المعرفة حول طبيعة السيارة، حيث تتعرض غالباً للإهمال والتغيير الهيكلي أو عدم صيانتها واستخدامها لغير ما خصصت له، مما يجعل وجودها على الطرقات مصدر خطر على الآخرين، فالتعامل مع الآلة بدون حرص أو إدراك لخطورتها، والذاتية المرتفعة (Me First) لدى الأفراد جعلت السيارة مصدر تهديد لسلامة وأمن الآخرين، سواء كانوا من المشاة أو من ركاب الوسائل الأخرى، والنتيجة أن السائقين

في المجتمعات النامية عموماً يحولون سيارات النقل إلى سيارات ركوب نفعية، فيضيف ويحذف من المركبة ما يريد، مما يخل بسلامتها وأدائها على الطريق، وبالتالي يزيد معدل الحوادث المرورية وما ينجم عنها من آثار تتعدى المفراط نفسه إلى سواه من أفراد المجتمع. (محمد الوهيد، 1997، ص 48)

✓ قيم الذكورة Male Values: من بين ما يؤخذ على شعوب الشمال الإفريقي الإندفاع وسرعة الغضب، وهو وصف تؤكد الكثير من سلوكيات السائقين على الطريق، فنجد أن أغلبهم ينفعل ويغضب لأن أحد السائقين تجاوزه، وتزداد درجة ذلك الغضب حدة إذا كان المتجاوز امرأة، وهو سلوك لا يمكن تبريره إلا بقيم الذكورة المفرط فيها، وهو المبرر ذاته الذي يمكن أن نعلل به منح الابن الذي لا يحمل رخصة القيادة، السيارة لمجارة أبناء جيله أو لخدمة أسرته وهو غير مؤهل أساساً لهذه المهارة وما تتطلبه من روية واتزان في السلوك، (محمد الوهيد، 1997، ص 48) ونتائج هذه القيم الخاطئة عانت - ولا تزال - تعاني منها الجزائر على وجه التحديد، وترتفع فيها معدلات الحوادث الناجمة عن قيادة الصغار للسيارات وانعكاساتها على مجمل حوادث المرور، وقد أشارت الإحصائيات التي ينشرها مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات سنة (2007) قد سجلت بها (477) حادثاً تسبب فيه سائقون لا يحملون رخصة قيادة. (م.و.و.أ.ط، 2008، ص 63)

✓ مظاهر الفساد الاجتماعي: تلعب الوساطة Nepotism Values دوراً خطيراً في هذا المجال، ففي أحيان كثيرة يتم التجاوز عن مخالفتي أنظمة المرور، وتمنح تصاريح القيادة للصغار وضعاف النظر وغير القادرين على قراءة مؤشرات المركبة أو إشارات الطريق، مما يجعل جزءاً كبيراً من مستخدمي الطريق هم من الفئة التي لا يحق لها قيادة المركبات أساساً وذلك لعدم توافر شروط الصحة الجسدية لديهم، إلا أن عمليات التساهل الناجمة عن المعرفة الشخصية لاستخراج التصاريح والمعرفة الشخصية الموظفة لتجاوز عقوبات نظم المرور، كلها تتضافر لتضع فئات من الناس أمام مقود المركبة، فتتحول بذلك من وسيلة نفعية إلى أداة تهلكت. (محمد الوهيد، 1997، ص 49)

✓ أسلوب القيادة الوقائية Defensive Way of Driving: وهي درجة الحذر اللازمة حتى وإن لم يتحقق الخطر، هذه قضية ليست مدعومة بقيم المجتمعات النامية على عكس نظيرتها المتطورة، حيث يسيء السائقون فهم القدر ويعتقدون أن الحذر نوع من الجبن أو قلة الإيمان، وهذه قضايا فكرية تضاف لسابقتها من القيم التي اضطرت مع قيم الحياة الحديثة ولم يجر حولها حوار واضح لتحديد خطوط الفصل بين السلب والإيجاب. (محمد الوهيد، 1997، ص 50)

✓ المشاة Pedestrians : من عابري الطريق يرون أحيانا أن انتظار إشارة عبور المشاة غير لازم لأن قائدي السيارات أيضاً لا يلتزمون بذلك، خاصة وأن الدوران إلى اليمين مستمر، مما يجعل اغتنام فرصة توقف سيل السيارات أو قلة السيارات هو مؤشر كاف للعبور، وليس نظام العبور ذاته من خلال الإشارات الضوئية، وهذا ما تؤكدته إحصاءات كثيرة من إدارات المرور فيما يتعلق بحوادث المشاة مع المركبات، وغالباً ما يكون أحد الطرفين متجاوزاً للنظام إما عابر طريق سار دون ملاحظة إشارة العبور، أو قائد مركبة لم يلق بالاً للمارة، وقد وصل نقطة العبور دون مراعاة السرعة المطلوبة للتوقف أو التهيهؤ لذلك. (محمد الوهيد، 1997، ص 47)

خلاصة:

ربما يكون وقوفنا في هذه الدراسة على مفهوم الاتجاهات كمدخل رئيسي لفهم سلوك السائقين خاضعا لضرورات علمية تتعلق أساسا بتوجه الدراسة والتخصص الذي تمت ضمن حدوده، غير أنه لا يمكننا أن ننكر أن مفهوم الاتجاهات يتيح في حد ذاته إمكانية الفهم والتحكم في السلوك إنطلاقا مما تشير إليه نظريات تشكّل الاتجاهات النفسية عند الأفراد، حيث تنبثق نوى الكثير من اتجاهاتنا النفسية في مرحلة الطفولة، حتى إذا ما تبين أنها اتجاهات غير مرغوبة فإنه يمكن تعديلها ما دام هذا الأخير ممكنا بلغة أهل السيكولوجيا الاجتماعية، وإذا ما أردنا أساسا أن يكون نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية إيجابيا، فيمكننا بلوغ ذلك من خلال التركيز على تعليم الأطفال قواعد وآداب الطريق منذ المراحل المبكرة لأعمارهم.

قد يبدو غريبا هذا الذي نشير إليه لأن الكثير منا يعتقد خطأ أن مفهوم السلامة المرورية يتشكل عند السائق أثناء وبعد الحصول على رخصة القيادة، فبماذا نبرر إذا إلزامية التعليم المروري المبكر في هولندا، وتخصيص نصف ساعة على الأقل أسبوعيا لتلقين أطفال تتراوح أعمارهم بين (4-12) سنة بعض قواعد المرور، (جووب قووز، 2006، ص2) وبماذا نفسّر لجوء أغلب الدول المتطورة إلى إنشاء مدن صغيرة تحتوي على أنظمة مرورية متكاملة لتعويد الأطفال على إتباع نظم المرور والحرص على السلامة، وبماذا نفسّر أيضا أنه في الولايات المتحدة الأمريكية هناك مادة تُدرس في المراحل المبكرة من أعمار الطلاب بعنوان "السلامة المرورية وأساليب القيادة الصحيحة" (خالد هلال، 1418هـ، ص508)، أليست كل هذه المبررات وغيرها سبب لتصحيح الاعتقاد بأن مفهوم السلامة المرورية جدير بأن يكون أحد محاور التعليم في مناهجنا الدراسية، إن جملة النماذج السابقة دليل كافي على أن اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تتحدد إلى حد بعيد في المراحل مبكرة لأعمار السائقين، لذا

وجب علينا إذا ما أردنا توجيهها الوجهة الصحيحة التركيز على الفئات الصغرى ليحق لنا فيما بعد أن نفكر ونتخيل طرقا آمنة مستقبلا.

إن للبحث في مفهوم الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية عند السائقين غايتان، أما الأولى فهي تلك التي أشرنا إليها قبل قليل (التركيز على تلقين مبادئ السلامة منذ الصغر)، وأما الثانية فهي تتيح تعديل السلوك المنبثق عن الاتجاهات السائقين غير المرغوبة (السلبية) نحو السلامة المرورية ما دامت الاتجاهات النفسية مكتسبة، وكل مكتسب قابل للتعديل والتطوير، ويشير التراث الأدبي للسلوكيات الاجتماعية إلى العديد من الأساليب الممكنة لتعديل الاتجاهات سبق الخوض في تفصيل الكثير منها في عنصر تعديل الاتجاهات ضمن الفصل السابق، وتلخص مجتمعة توجيهين ممكنين لتعديل الاتجاهات، الأول سيكولوجي يأخذ بمبادئ السلوكية اعتماد على تقنيات الثواب والعقاب والكف، ومبادئ الإرشاد عن طريق تزويد الأفراد بالمعلومات حول موضوع الاتجاه، واستخدام وسائل الإعلام والاتصال الجماعية وتغيير خبرات الأفراد، وتغيير الإطار المرجعي للفرد وتغيير الجماعة المرجعية، والتعليم المدرسي، وتكوين الجماعات الإرشادية، أما الثاني فسوسيلوجي يعتمد على المنظور التقليدي في الخدمة الاجتماعية والذي يقوم على التقسيم الشائع لطرق الخدمة الاجتماعية إلى (طريقة خدمة الفرد، طريقة خدمة الجماعة، طريقة تنظيم المجتمع)، فعلى المستوى الفردي يمكن للأخصائي الاجتماعي أن يستخدم النصيح والإقناع والشرح النظري والإيحاء، وعلى المستوى الجماعي يمكن له استخدام ديناميكية الجماعة Group Dynamics لتوجيه وتعديل اتجاهات أعضائها، فضلا عن أساليب المناقشات والندوات والإقناع أثناء اجتماعات الجماعة، وعلى المستوى المجتمعي يمكن استخدام وسائل الإعلام بصفة عامة مع الإلحاح المستمر لتوكيد الاتجاه المرغوب، مع إعطاء أمثلة للسائقين من شخصيات ذات تأثير داخل المجتمع، يسهل عملية تقمص وتقليد أنماطها السلوكية. (عبد العزيز النوحى، 1995، ص292)

الفصل الخامس: البرنامج النفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية (التصميم وتقييم الفاعلية)

توطئة

أولاً: لماذا هو برنامج نفس اجتماعي

ثانياً: مبادئ البرنامج

ثالثاً منطلقات برنامج تعديل الاتجاهات نحو السلامة المرورية وغاياته

رابعاً: مجالات تطبيق البرنامج ومستويات تنفيذه

أ) مجالات تطبيق البرنامج

ب) مستويات تنفيذ البرنامج

خامساً المرجعية النظرية والتربوية للبرنامج

أ) في سبيل بيداغوجيا لتعليم السياقة

ب) الكفايات الأساسية لبرنامج تعديل اتجاهات السائقين

ج) مكونات البرنامج

د) طريقة تنفيذ البرنامج

هـ) الكفايات المتطلبة لمؤطر البرنامج

سادساً: تقييم فاعلية البرنامج

سابعاً: على سبيل الاستخلاص

توطئة:

إن الفكرة التي ينبغي التشديد عليها في مستهل هذا البرنامج هي الإقلاع نحو تعديل سلوك السائقين على الطريق اعتمادا على مبادئ وأسس السيكولوجيا الاجتماعية في الإحاطة بمفهوم الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية، ولن يكون التعديل ممكنا بلا تأثير ممنهج على مكوناته مجتمعة كنسق واحد أو مفككة على حدة اعتمادا على مدارس تعليم السياقة التي يوكل إليها مهام إعداد سائقين مهرة وتشريهم بالقيم المرورية التي تعلي من مبادئ السلامة المرورية وترسخها في مظاهر السلوك القيادي للمركبة، ولا يمكن بلوغ هذا أو ذاك بلا تمثل قويم لبيداغوجيا تعليم السياقة، فليست السياقة إحاطة بقانون أو مهارة في التجاوز بقدر ما هي امتثال طوعي لقواعد السلوك القويم على الطريق واحترام لحقوق الآخرين على الطريق بما يكفل سلامة الركاب والمشاة وبيئة الطريق بما حوت من شجر أو دواب أو عمران، من أجل ذلك يقدم البرنامج دليلا تكوينيا يتأسس على جملة من المبادئ وفق أسلوب بيداغوجي يراعي إمكانيات السائقين ويشترط لنجاحه جملة من الاقتدارات ينبغي امتلاكها من طرف المكون من أجل بلوغ الغايات التي ترومها أهداف البرنامج المسطرة تجاوزا لحالة الاخفاق التي أفرزتها البيداغوجيا التقليدية - إن صح تسميتها كذلك- في تكوين السائقين وسعيا لاستشراك قطاعات المجتمع في مسألة التربية المرورية فليست الأسرة والمدرسة والمسجد ومنظمات المجتمع المدني بمعزل عن هذه الأزمة وآثارها، لذا وجب العناية بكل تلك المؤسسات الرسمية واللا رسمية في مسألة تكوين وتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تمشيا مع مطلب التخصص في الدراسة لذا فإن مبضع التشريح السيكو اجتماعي سيغور مرتين في جسد المسألة المرورية في بلادنا تارة من أجل التشخيص الأزمة المرورية تأسيسا على ما تشير إليه تقارير حوادث المرور عن وقوف العامل البشري وراء أكثر من (90 %) من تلك الحوادث، حينها يغدو البحث في سلوك السائق أكثر من ضرورة بحثية ولن تجد في مجال السيكولوجيا الاجتماعية ما هو أفضل من مفهوم الاتجاهات كأداة مساعدة لفهم آليات تشكل سلوك السائق على الطريق، وتارة أخرى حينما جعل من مبادئ البرنامج المقترح تركيز حول مفهوم الاتجاه من أجل تعديل سلوك السائقين على الطريق. إن المجتمع هو الذي يطرح القضايا دائما أمام البسيكولوجيا الاجتماعية على حد تعبير الباحث الفرنسي (موسكوفيتسي) "ولا يمكن للمرء الذي يمتلك مناهج البحث والمعارف النظرية أن يصبح عالما جيدا في مجال السيكولوجيا الاجتماعية دون إدراك قضايا مجتمعه الاجتماعية". (غالينا

أندريفا، 1982، ص5) على هذا الأساس تشكلت الشرارة الأولى للانطلاق نحو بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية وهنا تبرز حاجة ملحة للإجابة عن سؤال: لماذا هو برنامج نفس اجتماعي ؟ والإجابة عنه على سبيل التبسيط في هذا الاستهلال هي:

أولاً: لماذا هو برنامج نفس اجتماعي

✓ هو برنامج نفس اجتماعي بالنظر للأسس والمنطلقات: حيث يعتقد الباحث أن موضوع حوادث المرور كان على مدار عقود محل اهتمام العديد من العلوم (القانونية والإدارية الأمنية الطبية) وبدرجة أقل السيكولوجيا الاجتماعية على الرغم من بروز هذا العامل في حرك سلوك السائقين على الطريق، فهي نتاج القيم المرورية السائدة في هذا المجتمع أو ذاك، لذا فإن كل محاولة جادة لتعديل هذا السلوك وتروم الاستدامة فيه لا يسعها تجاوز مفهوم الاتجاهات النفسية أو القيم بدرجة أقل بسبب ضالة الرصيد البحثي فيه في مقابل غزارة الاهتمام الذي أبداه الباحثون في مجال السيكولوجيا الاجتماعية بمفهوم الاتجاهات النفسية حيث أشار (روكيتش) في مسح أجراه لمجلة الملخصات السيكولوجية psychologica abstract في الفترة الممتدة من (1961) إلى غاية (1965) انتهى منه إلى أن هناك خمس أو ستة دراسات للاتجاه مقابل دراسة واحدة للقيم، وأرجع ذلك للإيمان العميق لدى كثير من الباحثين بأن اتجاهات الفرد أكثر أهمية في تحديد سلوكه الاجتماعي من القيم كما تصور بعضهم الآخر بأن الاتجاهات أكثر قابلية للتغيير من القيم هذا بالإضافة إلى التقدم الملحوظ في أساليب قياس الاتجاهات مقارنة بأساليب قياس القيم وهو ما يشير إلى نجاعة البحث في المفهوم والتأسيس على المقولات البحثية حول المفهوم لبناء برنامج يستهدف تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية. (كولن فريزر وآخرون، 2012، ص335)

✓ هو برنامج نفس اجتماعي بالنظر إلى محاولة توظيف مفهوم التنشئة الاجتماعية في تشكيل سلوك السائقين وتقديم برنامج يتبنى منظورا يعتقد من خلاله الباحث أن تشريب الفرد بقواعد السلامة المرورية لا ينبغي أن يبدأ لحظة الترشح لنيل رخصة القيادة بل أن يكون جزءا محدد المعالم في مضامين المنهاج التربوي وموضوع اشتغال من المدرسة والمسجد والأسرة تحقيقا لواحد من أهم مرتكزات هذا البرنامج وهي أنواع الضبط الثلاث لسلوك السائق التي يقدمها الباحث في البرنامج المقترح استنادا لمؤلفات (جوليان روتر) حول التعلم الاجتماعي أو ما يعرف بالتوجه السلوكي والمعرفي الاجتماعي في علم النفس الاجتماعي وما بات يصطلح عليه بنظرية الضبط حيث تشكل أنواع

الضبط الثلاث قوة القاهرة على الفرد من أجل تمثل قواعد حسن السياقة على الطريق وهي تتدرج وفق حلقات ثلاث مترابطة يأخذ بعضها برقاب بعض تشمل الضبط الذاتي والذي يمثل حالة الرقابة الفردية الذاتية على السلوك بما يتوافق مع القواعد الناعمة لحركة السير على الطريق بينما يشير النوع الثاني إلى الضبط القانوني إلى قوة القانون حيث يتمثل الأفراد قواعد المرور خوفا من العقوبات التي يفرضها القانون على مخالفه في حين يشير النوع الثالث إلى نوع من قوة القهر الرمزي الذي يمارسه المجتمع ممثلا في الأفراد الذين ينتمون إليه ويتمظهر في استهجان سلوكيات لا تتسق مع القيم السائدة في المجتمع لتشكل مجتمعة عوامل ضبط وردع على السائق الانصياع لضوابط السير على الطريق سائقا كان أم ماشيا تجاوزا لحالة الاخفاق في الاستراتيجية الردعية التي تنتهجها الوصاية المعنية بالمسألة المرورية من خلال ترسانة من القوانين المرورية ثبت فشلها من خلال مظاهر عدم احترام قطاع كثير من السائقين لقواعد المرور إلا بوجود رجل المرور دركيا كان أم رجل أمن (شرطي) وتجاوز كل الأعراف والقوانين المرورية في غياب هذا العنصر مما يشير إلى وجود فجوة في الثقافة والوعي المروري لدى السائقين لا يمكن ملأها إلا من خلال استراتيجية تتمحور على تصحيح مكانهم خلال في وعي السائقين وتعمل على التمثيل الصحيح لمغزى قواعد المرور التي إنما جعلت لحماية السائقين وليس لمضايقتهم ليسير السائق ورجل المرور جميعا نحو نقطة التقاء وتفاهم بأن المصلحة العامة هي سلامة الجميع على الطريق وهو ما يستوجب قوة ضخ اعلامي عبر قنوات مختلفة تسهم مجتمعة في تنشئة قومية للسائقين.

✓ هو برنامج نفس اجتماعي بالنظر إلى ميكانيزمات والآليات المستخدمة في البرنامج حيث ينطلق الباحث في مقترحه نحو تعديل سلوك السائقين من نظريات سبق عرضها في عناصر سابقة تشير مضامينها وبوضوح إلى أن التأثير في أحد مكونات الاتجاه يتسبب في حالة من اللاتوازن يسعى الفرد بعدها إلى البحث عن الاتساق بين معارفه القديمة حول الموضوع ومعارفه الجديدة وهو بحث عن حالة التوازن بين معارفه ووجدانه وسلوكه وهو ما يمثل مكونات الاتجاه، وحيث أن البرنامج يستهدف إحداث هاته الحالة فإنه يوفر للفرد (السائق) سندا يمثل استشارة عرفانية غرضها زيادة تراكم المعلومات لدى السائق المتكون كما يعتمد استشارة وجدانية انفعالية غرضها التأثير في المكون الهيجاني للاتجاه دون أن يهمل تقديم جملة من قواعد التمهير السلوكي لتكون المحصلة أن ميكانيزم التعديل يتجه نحو مفهوم الاتجاه كنسق واحد كما يتجه نحو مكونات الاتجاه منفردة كل على حدة وفق ذلك التدبير تسلك مضامين البرنامج بما حوت من جانب تعليمي أو ارشادي أحد الطريقتين إلى عمق

اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية فهو إما أن يكون طريقا مركزيا يستدعي من المتكون التفكير العميق والدقيق بشأن المعارف المقدمة وإما أن يكون طريقا جانبيا يوظف تقنيات الاستمالة والتأثير في انفعالات المتكونين واستدراجهم نحو تمثل قواعد السلامة المرورية، ويقدم البرنامج توجيهات للمكون لتوظيف الطريق الأنسب لإحداث التعديل المرغوب.

✓ هو برنامج نفس اجتماعي بالنظر إلى منطلقات التشخيص ومقترحات العلاج وتقتضي الضرورة الأكاديمية أن يهتدي العمل بالبنیان المقولي للتخصص الذي تنتمي إليه الدراسة، غير أن طبيعة الموضوع جعلت تناوله من زاوية سيكواجتماعية أكثر من ضرورة ملحة يستقيم وفقها كل جهد علمي يروم التغيير بفعالية وفاعلية وهو ما درج عليه العمل حيث انطلق الباحث من جملة منطلقات تشخيصية مهدت الطريق لبناء البرنامج المقترح وتحديد أركانه ومبادئه الأساسية ولعل أبرز تلك المنطلقات هو تحديد ملامح اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية تبعا لمتغير (الجنس، السن، الأقدمية، الوظيفة، المستوى التعليمي، خبرة التعرض لحوادث مروري، الحالة الاجتماعية، سنة نيل رخصة السياقة، وخبرة ارتكاب مخالفات مرورية) واعتمادا على مقياس من إعداد الباحث استندت مضامين فقراته لمقترح الباحث في تعريفه لمفهوم الاتجاه النفسي نحو السلامة المرورية وهو الإجراء الذي مكن من استخلاص جملة من القراءات وكشف مدلولات تقديرات أفراد العينة على فقرات المقياس باعتبارها انعكاسا للقيم المرورية السائدة في المجتمع وهي نتاج تراكمات ترسبت خلال المراحل العمرية المختلفة للسائقين.

✓ هو برنامج نفس اجتماعي بالنظر إلى الصورة التركيبية الشاملة التي يحاول البرنامج تقديمها ضمن بوتقة واحدة تجمع فئات بحوث ونظريات اهتمت بموضوع تعديل الاتجاهات يجمع بينها المقرب السيكواجتماعي من ناحية الاهتمام والتصميم والتنفيذ لتقنيات ثبت فعاليتها في تعديل الاتجاهات نحو مواضيع مختلفة، على هذا الأساس يستند منظور ومقترح البرنامج في أهمية الضخ المعرفي لاتجاهات السائقين بمعارف مرورية وفق وحدات (مجزوءات) تعليمية إلى نظرية (روكيتش) التي تقدم إشارة واضحة حول أن تغيير السلوك ومن خلفه الاتجاه يمر حتما عبر التغيير المعرفي، هذا الأخير يستحيل بصاحبه إلى حالة من الاتساق تمهد لعملية إحداث التغيير المطلوب وهو جوهر ما تتضمنه نظرية الحكم الاجتماعي ولا يبتعد منظور هذه النظرية عن محتوى ما تقدمه نظرية (ماك جوير) حول تعديل الاتجاهات الذي يتطلب أول ما يتطلب معرفة بموضوع الاتجاه وأن تغيير هذا الاتجاه غالبا ما يرتبط بتغيير كمي أو نوعي في هذه المعرفة، وكل ذلك عناوين مختصرة عن منطلقات

البرنامج النفس اجتماعية، غير أن الذي ينبغي الإشارة والتأكيد عليه هو المنظور السيكي اجتماعي الذي يحاول البرنامج ترسيخه انطلاقا من اهتمامه بشخصية السائق داخل أسوار مدرسة تعليم السياقة والعناية باحتياجاته المعرفية والارشادية ضمن عملية تأخذ بأهمية وعاء الجماعة كعامل مساعد شديد الأهمية في اكتساب الأفكار الجديدة على نحو يحول الجماعة التكوينية إلى جماعة مرجعية ويقدم لبلوغ ذلك جملة من الإضاءات يمكن للمكون توظيفها لتجعل في نهاية المطاف الوعاء الاجتماعي للسائق جزءا من التكوين للقناعات نحو ما يتصل بالسلامة المرورية وهو منظور يصح شتات من التمثلات المختلة التي التصقت بمدارس التعليم السياقة من مكان للحصول على رخصة السياقة إلى مكان للتلقيح بمبادئ السلامة المرورية، حينها فقط يمكن الحديث عن الوظيفة الفعلية والمنتظرة من مدارس تكوين السائقين، وهي حقيقة تعري كل مضمّر ومسكوت عنه يقترن بتلك المدارس، فقد وجهت في غير ما مرة أصابع الاتهام عند البحث عن أسباب ارتفاع حوادث السير بالجزائر إلى تلك المدارس واتهم أصحابها والقائمون على التكوين باغراق الطرق بجيش من السائقين الذي لا يرون في مدارس تعليم السياقة إلا مكانا يزودهم برخصة الجلوس خلف مقود المركبة ويشيع الآن في كثير من الأوساط الشعبية إمكانية الحصول على الرخصة بلا اجتياز امتحانات رخصة السياقة المختلفة، وهو واقع يكشف فساد بعض مسؤولي تلك المدارس وقلة وعيهم بخطورة ما يفعلونه ليس فقط من الناحية القانونية التي تعاقب كل شخص تورط في شبهة تلقي رشوة بل يتعدى خطورة الموضوع إلى منح رخصة قتل إلى شخص لم يع بالقدر الكافي أن مسألة الجلوس خلف المقود تستلزم التشبع بكم من المعارف والقيم التي تحفظ سلامته وسلامة الآخرين، من أجل ذلك يجعل البرنامج استنادا إلى مبادئ وغاياته من المكون معولا هاما لنجاحه ويفترض من المكون امتلاك جملة من الاقتدارات والكفايات والمواصفات لنجاح البرنامج.

ثانيا: مبادئ البرنامج

ينهض البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية من مصادر متعددة تقوم على مبادئ لتحقيق أهدافه، فالإنسان هو هدفه إن في تكوينه أو حفظ سلامته الجسمية والعقلية والاجتماعية كما يستثمر عقله وضميره وسعيه الدؤوب لبلوغ الكمال، كما أن المجتمع هو الغاية الكبرى وإن خفي ذكره في سيورة البرنامج إذ يسعى البرنامج المقترح إلى تكريس واحد من أنظمة المجتمع الحديث وإعلاء مبدأ المصلحة العامة، وتكريس مكونات وخصائص المجتمع الجزائري

المعاصر من غير إغفال لعنصر الانفتاح على تجارب المجتمعات الأخرى للاستفادة من التجارب العالمية في ضبط الظاهرة المرورية على نحو أقصى ما أقرته المعرفة العلمية.

ويحاول أن يكون برنامجا ديناميا بعيدا عن السكونية إن في مجال التربية المقصودة (الرسمية) أو التربية اللامقصودة دون إقصاء أو استثناء للقطاعات الفاعلة الأخرى في المجتمع فمنظومة النقل والأمن والقانون والتربية جميعا مجالات للتغيير في إطار التكامل بين التربية والمجتمع وهو تكامل وتعدد يجد ركائز له في تاريخ المجتمع الجزائري، فتحليل خصائص المجتمع يمنح فرصة حقيقية للنجاح لذا وجب تفعيله للاستفادة من الأخطاء وتقييم التجربة بعلم وتحقيق موضوعي، فهو إذا برنامج نفس اجتماعي للتغيير لأجل السلامة المرورية وهو برنامج نفس اجتماعي تكويني ارشادي عقلائي وتوجيهي سياسي وإداري ويقطع من أهداف المجتمع الجزائري في حفظ الوطن والمواطن من أخطار المرور كافة أما مبادئه فهي:

✓ المبدأ الإنساني: طالما أن مقصد البرنامج ومسعاؤه هو حفظ النفس والمال من خلال العمل على تخفيف المجتمع ما يعوق تنميته بما تخلفه حوادث الطرق من آثار خطيرة وخسائر بشرية ومادية وجسمية وما تمثله من استنزاف بشري وانهك اقتصادي وعواقب اجتماعية ونفسية عميقة وهو يسعى يتفق مع مقاصد الشريعة الإسلامية التي يدين بها المجتمع الجزائري * لذلك فقد جعل البرنامج من القواعد الشرعية الداعمة لقواعد السلامة المرورية مرتكزا في بناء المحتوى وتوظيف ما أمكن الوقوف عليه من نصوص وتعاليم سامية لضبط سلوك الأفراد ترسيخا لمبدأ قيمية الدين على الواقع وتسديد الحياة بالزامات الوحي ويتأكد بيان أهمية القواعد الشرعية في دعم قواعد السلامة المرورية من قابلية الشريعة الإسلامية لاستيعاب مشاكل العصر ومواكبة مستجداته استنادا إلى المصالح المرسل * التي جعل منها الشارع مسلكا لرفع الحرج وجلب المصلحة ودرء المفسدة وتحقيق اليسر والسهولة ونفي الضيق والشدة والعنف عن حياة الأفراد كما يتأكد بيان أهمية هذا المبدأ مع حقيقة توافق قواعد السلامة المرورية مع أصول الدين ومقاصد الشريعة كما أنها لا تخرج عن أصل تراثنا وعميق فهم أسلافنا ولا جرم أن يتم توظيف جملة من الواجبات والآداب التي حث عليها الدين الإسلامي

● المادة الثانية من الدستور الجزائري في بابه الأول تنص أن الإسلام دين الدولة.

● المصالح المرسل هي كل منفعة ملائمة لمقصد الشارع وما تفرع عنه من قواعد كلية، ولم يشهد لها نص خاص بالاعتبار

أو الإلغاء" (محمد أحمد بوركاب، 2002، ص59)

في مجال التدبير القانوني للسير على الطريق بما يسعفنا في تأصيل مفهوم التربية المرورية التي ينشدها البرنامج .

✓ **المبدأ التنموي:** إذ هو - البرنامج المقترح - في خدمة التنمية المستدامة لأنه يهدف إلى حفظ الطاقات لتحريك عوامل النهوض الاجتماعي الاقتصادي والسياسي ومنع الإنفاق العمومي أن يهدر في صروف الأزمة المرورية، حيث سجلت الهيئات المرورية خلال سنة (2012) خسائر تكبدتها الخزينة العمومية قدرت بنحو (100) مليار دينار جزائري صرفت في مجال العطل المرضية وتكاليف العلاج والأدوية والتعويض عن الخسائر المادية والأضرار التي لحقت بالطرق والتجهيزات فضلا عن الفاقد الاجتماعي المتمثل في إعاقة نحو (3500) شخص معظمهم في سن الشباب (نشر في البلاد أون لاين 2013/02/13)، هكذا ترسم ملامح الأزمة المرورية ليس فقط في جانبها الإنساني بل تتعداه إلى عوامل التقويض الاجتماعي والاقتصادي، فإن البرنامج يقلع نحو محاولة التقليل من آثار الأزمة من خلال المبادأة ببرنامج ينبغي أن تستتبعه خطط واستراتيجيات تستهدف عكس اتجاه المنحنى التصاعدي للحوادث المرورية وما تخلفه من قتلى ومصابين وفق منظور يتجاوز الرؤية التجزئية والتدبير القطاعي الرسمي الذي يختزل موضوع السلامة في أنشطة فلكلورية موسمية وإحصاءات وعقد مقارانات.

✓ **المبدأ العلمي:** فهو برنامج يأخذ بناصية العلم ويعتمد على نتائجه في تنظيم الظاهرة المرورية فقد كشفت جملة من التجارب والنماذج الأهمية الاستراتيجية للبحث العلمي في مجال السلامة المرورية فهو السبيل الوحيد لإدراك المنافذ التي يمكن من خلالها الولوج إلى عمق المشكلة المرورية من خلال بحث رصين يأخذ بفكرة العوامل المتعددة ولا يلغي صفة التخصص والعمق من أجل الخروج بحلول ممكنة هي موضع تجريب في البرنامج المقترح .

✓ **المبدأ العملي:** إذ أنه برنامج يربط بين الفكر والعمل في بناء البرنامج ومحتواه وفي رسم الخطط المساندة له في المجال الاجتماعي وفي العلاقات المتجاورة بين المجالات الأخرى، إذ ليست السلامة المرورية التي يستهدف البرنامج المساهمة في تحقيقها كلاما تنظيريا يلقي في المناسبات بل هي خطط وإجراءات عملية لا يتحقق أثرها في الميدان إلا من خلال تكامل واستدماج كل الفاعلين في المسألة المرورية بمختلف مشاربهم ومجالاتهم.

✓ **مبدأ التكامل:** فهو برنامج ينطلق من مدارس تعليم السياقة بوصفها الحاضنة الطبيعية لتكوين السائقين لكنه يسعى إلى تفعيل أكثر من مؤسسة اجتماعية أو أكثر من جهة لأن المسألة المرورية من صميم مهامها فهي قضية مجتمع بأكمله، الكل معني لكن بدرجات متفاوتة تتحدد حسب ثقل وزن مساهمتها في الأزمة المرورية فهناك أسباب كثيرة تغذي حوادث المرور في بلادنا منها البنية التحتية للطرق والشوارع ونقص علامات المرور وتحيينها بما يسهل إنسيابية حركة السير ومنها الوضعية الميكانيكية للمركبات بمختلف أنواعها القديمة منها والحديثة التي لا تخضع لقواعد السلامة، ومن الأسباب ما يتعلق بالعامل البشري بشكل مباشر أو غير مباشر منهم السائقون والمشاة وأصحاب مدارس تعليم السياقة وأصحاب محطات الفحص التقني... الخ، وبقدر تنوع أسباب الحوادث تتنوع الجهات المساهمة في تحقيق السلامة المرورية التي يستهدف البرنامج بلوغها من خلال تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، تأسيسا على مبدأ التكامل بين الأدوار لذا فإن البرنامج يروم من جهة المجتمع تأهيل قدرات الفاعل المدني استشارة وتطبيقا في مجال السلامة المرورية ونجاح هذه المقاربة يقتضي تأهيل الأطر العاملة في مجال السلامة المرورية وتحسيس مستعملي الطريق وحثهم على تغيير سلوكياتهم خلالها، وفق مقترح يبرز دورا محددا يتعين أن تقوم به مؤسسات التنشئة الاجتماعية المجاورة في خلق السلوك المروري القويم، وهو من جهة أخرى يحاول إبراز الدور الذي ينبغي أن تلعبه القطاعات ذات الصلة بالمسألة المرورية بوصفها قضية دولة في صورتها الرسمية وهو ما لا يمكن بلوغه بأي حال من الأحوال ما لم تدخل جميع القطاعات ضمن تدبير يحدد مسؤولية كل واحد منها في استراتيجية يكون هدفها تحقيق سلامة مستخدمي الطريق.

✓ **مبدأ التلاقح الحضاري:** من بين كل أنواع التنقل يشكل التنقل على الطريق أشدها خطورة وأكثرها كلفة على الحياة الإنسانية ولا يزال ينظر إليها على أنها شيء من واقع الحياة في معظم الدول النامية، غير أنها ليست كذلك في أغلب الدول المتقدمة التي وضعت سياسة التنقل في صلب اهتماماتها وخططها التنموية، وقد أشارت غير ما دراسة إلى أن السائقين في الدول الأوربية كما هو الحال في أغلب الدول المتقدمة يتوقعون إجراءات أشد صرامة بالنسبة لمسألة السلامة المرورية، ونوعية طرق أفضل تدريب متكامل للسائقين، تطبيق صارم للقوانين مراقبة دورية لسلامة المركبة وحملات مستمرة للتوعية المرورية، وهي الأمور التي لا يزال منالها بعيدا في أغلب الدول النامية (بل إن تخلفها هو جزء لا يتجزأ من عمق المشكلة المرورية) (زياد عقل، 2006، ص12) لذا فإن البرنامج يعتمد مبدأ التلاقح الحضاري للاستفادة من تجارب الآخر مهما كان هذا الآخر، فهو برنامج غير معزول عن التدابير

المتخذة في سائر الدول لمحاربة آفة الطرق بما يتيح الانفجار المعرفي في مجال السلامة المرورية والإفادة من نجاحاتها والاعتبار لاختفاقاتها.

ثالثا: منطلقات برنامج تعديل الاتجاهات نحو السلامة المرورية وغاياته

تستند منطلقات برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية إلى مقتضيات السيكلوجيا الاجتماعية في تعديل الاتجاهات وإلى مضامين الأطر والنظريات التربوية ذات الصلة لرسم معالم برنامج نفس اجتماعي لتزويد الفرد بالمعارف والقيم والمهارات اللازمة لتشكيل اتجاهات تنظم سلوكه وتمكنه من التقيد بالقوانين والأنظمة والتقاليد المرورية بما يسهم في حماية نفسه والآخرين. إن موضوعا كهذا لا بد وأن يشكل الحافز القوي من أجل طرح الحلول العديدة الناجعة وخاصة المستمدة من وجهتنا السيكلوجيا اجتماعية، لذا فإن المطلع على مضمون البرنامج المقترح سيقف على حقيقة تجاوز جدلية قابلية الاتجاهات للتعديل إلى محاولة إيجاد أنجع السبل والاستراتيجيات لإحداث التعديل المطلوب، وهو توجه تبرره العديد من الدراسات المهمة بالشأن المروري في البلدان الغربية التي خطت خطوات كبيرة نحو تحقيق السلامة المرورية والتقليل من تورط العامل البشري وراءها وباتت معظم تقاريرها الدورية ذات الصلة بالسلامة المرورية تنطلق من مفهوم الاتجاهات النفسية للسائقين كمؤشر هام لايجاد آليات التدخل العلاجي لمشكلة حوادث السير (أنظر **Ankatrien Boulanger.2009**) وسعيا نحو هذا الهدف فإن البرنامج لا يخلو من محاولة الاعتماد على تلك الأطروحات ومحاولة تهذيبها وتكييفها بما يتوافق مع خصوصيات المجتمع المحلي لتكون المحصلة محاولة المرافعة لتسبيق المنطق العلمي على الأحكام العامة التي غالبا ما تستند إلى مبدأ "وجدنا عليه آباءنا الأولين" في تبرير حوادث السير التي تقع يوميا على طرقاتنا وسياسة التدرع التي تنتهجها الجهات الوصية بالمسألة المرورية في بلادنا والتنديد بأن العامل البشري هو المتسبب الرئيس وراء حوادث السير دون العمل على إعداد برامج واستراتيجيات تقلل من أثر هذا العامل، وتكتفي بتلك النشاطات الفلكلورية التي ثبتت عبثيتها قبل أن تثبت فشلها في التأثير على سلوك السائقين على الطريق، كما أننا لا نروم من خلال البرنامج المقترح محاولة تبخيس ما تقدمه بعض الجهات الجمعوية النشطة في الموضوع بقدر من نحاول تقديم مقترح يتأسس على معرفة نسبية مؤثرة بأطروحات السيكلوجيا الاجتماعية في مجال تعديل الاتجاهات النفسية، من خلال إعداد برنامج تربوي يستهدف ضحنا معرفيا للسائقين مستصحباً بالنصح والارشاد وتقديم مقترح يستشرك قنوات التنشئة الاجتماعية بما

لها من عظيم الأثر في تشكيل سلوك الأفراد وليس فقط السائقين، لذلك فإن البرنامج يشكل مبادأة ينبغي أن تستتبع بدراسات مشابهة لمحاولة تفهم الآليات المستترة لتشكيل سلوك السائقين على الطريق واختبار أثر أساليب مغايرة على تعديل اتجاهات فئة أخرى من السائقين بما أن البرنامج يقترح المبادأة بفئة السائقين الذين تمت سحب رخص سياقتهم كمؤشر دال على انتهاكهم القانون الناظم لاستخدام الطريق، وقبل الخوض في غايات هذا البرنامج لابد من التذكير ببعض منطلقاته التي انتظم العمل وفقها:

1. إن البرنامج المقترح في هذه الدراسة المتواضعة لا يقدم دروسا من باب "يجب أن" أو "كان بالأحرى أن" بقدر ما نحاول من خلاله تقديم مقترح يمكن للهيئات الوصية بالمسألة المرورية الاستئناس به لبناء استراتيجيات تستدمج مسألة تعديل سلوك السائقين انطلاقا من مفهوم الاتجاهات النفسية بوصفه مفهوما ثبتت فاعليته في كشف آليات تشكل سلوك السائقين على الطريق.

2. إن أي محاولة للتغيير ينبغي أن تقوم أساسا على إزالة أسباب الممارسات السلوكية الخاطئة على الطريق واستصحابها بتغيير في البنية التحتية للطرق وعلامات التشوير المرورية وترسالة من القوانين والتشريعات المرورية والسهر على تطبيقها بحزم بلا محاباة أو مجاملة، لأن مسألة السلامة لا ينبغي أن تترك للصدفة وهناك ما يعضد هذا المنطلق في التقاليد العرفانية لتغيير الاتجاهات النفسية في مجال السيكلوجيا الاجتماعية، فقد وردت العديد من الموديلات التفسيرية رغم أن أغلبها بنيت على إحدى التوجهين الأساسيين في هذا المبحث وهما النموذج السلوكي (البيهيوري) أو التوجه المعرفي ففي بحوث ييل التي جرت بإشراف هوفلاند يستعمل مبدأ الترويض *méthode du dressage*، فتغير نظام المكافأة والعقوبة يمكنه التأثير في طابع الاتجاهات من حيث الدرجة والنوع وفي الاتجاه المعرفي المقابل تتردد جملة من النظريات لأصحابها (هيدر، نيوكمب، فيستنجر، أوسجوود) وما يجمع بين الاتجاهين المتناقضين هو تجاهل المعينات الاجتماعية لتعديل الاتجاهات النفسية (غالينا أندريفا، 1982، ص 368) ولإيجاد طريقة ملائمة لتناول قضية تغيير الاتجاهات النفسية يعتقد الباحث في ثنايا البرنامج المقترح أن المسألة الجوهرية ترتبط في علاقة التغيير النفسي بالتغيير الاجتماعي، ويمكن فهم هذه العلاقة عبر تحديد مستويات للتحليل تتدرج اتساعا من نقطة البداية المتعلقة بالفرد كحالة - تعديل الاتجاه نحو موضوع ما - تتسع أكثر فأكثر عبر مستويات السلوك الاجتماعي التي سبق الإشارة إليها وهو نموذج ثبت نجاحه في غير ما دراسة (أنظر ساهر سداد، 2010 نظرية التغيير النفسي الاجتماعي من منظور اسلامي، ص 78) ومن الضروري أن نتصور ببالغ الدقة مفهوم الاتجاه النفسي

نحو السلامة المرورية بوصفه ظاهرة مشروطة سواء بواقع عملها في النظام الاجتماعي أم بخصائص الفرد السائق العامل بنشاط والمندرج في تشابك معقد من الصلات مع أناس آخرين (سائقين، راجلين، شرطي المرور... الخ)، لهذا لا يكفي استظهار آليات التغيير بعيدا عن الحاضنة الطبيعية للمفهوم (الحاجة والوضع المناسب لتليتها) لذا من الضروري تحليل تغيير الاتجاه النفسي نحو السلامة المرورية سواء من حيث فحوى التعبيرات التي تتعلق بمستوى الترتيبات الذي ينتمي إليه الاتجاه أم من حيث تعبيرات الموقف النشط للفرد التي لا يستتبعها مجرد الجواب عن الوضع بل تستتبعها التغيرات الناجمة عن تطور الشخصية بالذات، ولا يمكن تحقيق متطلبات التحليل المعنية إلا بشرط واحد هو دراسة المفهوم إجرائيا في إطار النشاط، فإذا ما نشأ اتجاه في موقف من مواقف استخدام الطريق اليومية فمن الممكن فهم سبيل تغييره بتحليل التغيير في هذا النشاط ذاته ومن الطبيعي أن يتطلب هذا الاحتمال حل جملة من المسائل المتعلقة بقضية الاتجاه المفسر في إطار سلوك الفرد ضمن خاصيته الاجتماعية الطبيعية، حينها يكون ممكنا الإجابة عن دور الاتجاه في اختيار مبرر السلوك وحينها يمكننا تأمين تغييرها بصورة هادفة، (غالينا أندرييفا، 1982، ص368) ولا ينبغي بأي حال من الأحوال استعظام القضية على الصعيد التطبيقي بما أن جملة من النظريات مهدت الطريق فسيحا للخوض في هذه المسألة على وجه التحديد بما أنها سعت مجتمعة إلى محاولة فهم الكيفية التي يتقبل بها الفرد سلوكا معارضا لقيمه واتجاهاته على أساس ميله للاحتفاظ بحالة الاتساق بين اتجاهه وقيمه وبين سلوكه إذا ما وقع بينها حالة من التنافر، وذلك بتبرير السلوك الذي أصدره أو بإضافة عنصر معرفي جديد أو تغيير الاتجاه الذي يتبناه وهو ما يروم البرنامج بلوغه على وجه التحديد. (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص182)

3. تعديل الاتجاه أبقى من تعديل السلوك إذ يقلع البرنامج المقترح من منطلق مفاده أن تعديل الاتجاهات أعمق وأقدر على النفاذ إلى منطلقات السلوك ومبرراته من كل تعديل يكتفي بتقنيات تستهدف التغيير في السلوك نزول تدريجيا على ذات الخطى التي ترسخت بها، ومن ثم فإن بلوغ تعديل يستهدف تركيبة ومكونات اتجاه يكون أطول عمرا إذا صاحبه تغير في المرجعية القيمية الناعمة لحياة الأفراد، وعلى الرغم من قناعة الباحث أن درجة التعقيد في التعديل تتدرج في صعوبتها على الترتيب من السلوك إلى الاتجاه إلى القيم، غير أن القناعة التي تشكل عليها بنیان هذا البرنامج ينبثق من ثلاث بثات الأولى هي التأسيس على القدرة التنبؤية للاتجاه النفسي كمفهوم يمكن للباحثين سبل تشكيل السلوك المرغوب من طرف السائقين، والثانية هي توقع مفهوم الاتجاه النفسي بين

محتطي السلوك والقيم النازمة لمعتقدات الأفراد وتظهرات سلوكهم في مواقف الجولان واستخدام الطريق، أما الثالثة فهي الاعتقاد بأن كل ما هو مكتسب قابل للتعديل فالاتجاه بوصفه تهيؤا عقليا مشبع انفعاليا ينحو بالسلوك صوب ما يتفق مع مدركات الفرد وقناعاته حتى إذا ما حاد هذا المكون السلوكي عما هو مرغوب وجب التعديل في المنطلقات وليس نهايات السيرورة الدينامية القائمة بين مكونات الاتجاه النفسي ويضاف إلى كل ذلك أن الحد الفاصل بين تكوين الاتجاهات وتعديلها هو حد جزائي ذلك أن التغيير يحدث حين نكون اعتقادات جديدة ونغير الاعتقادات القديمة أو حين يصبح الوجدان الجديد مشروطا بهدف، أي أن تغيير الاتجاهات يبني على نفس أسس تكوينها. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص25)

4. من بين كل الأساليب المعتمدة التي يشير إليها البنيان المقولي والنظري في مجال السيكولوجيا الاجتماعية تنطلق الدراسة الحالية نحو بناء برنامج نفس اجتماعي يعتمد على ثلة من تلك الأساليب لاعتقادنا بفعاليتها في إحداث التغيير المطلوب على اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، ومنه فإن محاولة الجمع بين أكثر من طريقة ثبتت فعاليتها في غير ما دراسة سيكولوجية من شأنه أن يدمج بين مميزات تلك الأساليب، على هذا النحو ينطلق البرنامج نحو الغاية الموضحة في عنوان الدراسة إلى اعتماد برنامج تعليمي يكون هدفه الأساسي نقل المعلومات إلى سائقين لديهم قصور أو تشويه في المعرفة المتعلقة بقوانين السير أو تطبيقها، ورغم حديث أدبيات السيكولوجيا الاجتماعية على أكثر من نوع لمثل هذه البرامج المعتمدة في تعديل الاتجاهات النفسية، فإن الدراسة تنحو نحو اعتماد تعليم إصلاحي ثبتت فعاليته في العديد من الدول على غرار اليابان الذي بدأ في هذا التوجه منذ سنة (1977) (تاكيش أوجارا، 1981، ص251) موجه إلى أولئك الذين تم سحب رخص سياقتهم، غير أن الذي يميز البرنامج المقترح عن التجربة اليابانية هو إلزامية التعليم ههنا، فليس سحب الرخصة كفيلا بتعديل معارف السائق على الرغم مما تحمله فكرة الحرمان من السياقة من أثر على مدارك السائق بعدم العود إلى مثل تلك التصرفات، والمقترح الحالي يؤكد على ضرورة أن يستصحب هذا الإجراء الردعي بتكوين يسهم في إصلاح تشوهات السائق المعرفية وإن ثبتت إحاطته بالمعرفة الصحيحة المتعلقة بالفعل المرتكب فالأمر حينها ينتقل من تصحيح المعارف نحو الموضوع إلى تصحيح المعارف نحو الموقف فقد سبقت الإشارة في عناصر سابقة من فصل الاتجاهات النفسية في مفارقة (لابيير) أن الفرد يحمل غالبا اتجاهين في آن واحد، الأول نحو الموضوع والثاني نحو الموقف وفي كلا الحالتين يصبح القائم على عملية التكوين في البرنامج المقترح ملزما بالإحاطة بمثل هذه الجزئيات من

أجل تعديلها على نحو يساهم في تعديل اتجاهات السائقين غير المرغوبة نحو السلامة المرورية، وتجدر الإشارة إلى ، أن الجريدة الرسمية في عددها الخاص المنشور بتاريخ 08 ربيع الثاني عام 1434 هـ الموافق 18 فبراير 2013 قد تضمنت كفاءات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخص بالنقاط ويبقى القانون ينتظر التفعيل إلى غاية كتابة هذه الأسطر.

5. إن مراجعة عميقة لمحتوى النظريات المتعلقة بتعديل الاتجاهات تجمع على أن تعديل الاتجاهات يمر حتما عبر تعديل في المعارف الناعمة لسلوك الأفراد، كما تجمع ذات النظريات على أن التعديل أيضا يمر عبر حالة التنافر والاتساق التي يحدثها التعرض لمعارف جديدة تتعارض مع السلوك القديم المقترن بمعارفه القديمة، لذا يصبح من الضروري الاستعانة بالنصح والارشاد من أجل التقليل من حالة التنافر واللجوء إلى تنشيط المشاعر الوجدانية لايجاد حالة الاتساق المطلوبة بين المعارف الجديدة والسلوك المرغوب المنتظر من السائق على الطريق، وتوجد شواهد كثيرة سبق الإشارة إليها في الفصل المتعلق بالاتجاهات من شاذة البحوث التي أجراها (Mac Iver) حول التناقض وعدم الاتساق بين المعارف الجديدة والسلوك، كما أن البحوث المتعلقة بالطريق نحو تعديل الاتجاهات إما أن يكون مركزيا يستهدف التعديل في نواة الاتجاه - المكون المعرفي - أو أن يكون جانبيا يستهدف التأثير في المكون الوجداني، لذا فإن النصح والارشاد كاستراتيجية فعالة لإحداث التعديل المطلوب يمكن أن تلعب دورا وسيطا خلال مراحل سيرورة البرنامج المقترح (معتر عبد الله، 1989، ص157)

6. لن تتجلى المسحة السيكوساجتماعية للبرنامج بلا مراعاة لمنطلقات التنشئة الاجتماعية في تشكيل اتجاهات الأفراد أو تعديلها، ففهمنا لعملية التنشئة الاجتماعية بميكانيزماتها وقنواتها المختلفة يتيح فرصة معرفة الطرق التي يتعلم بها الأفراد اتجاهاتهم من خلال الترابط والتدعيم والتقليد، فالأطفال يتعرضون لمواقف معينة في العالم الذي يعيشون فيه، ويقومون بالربط الشرطي بينها ويحصلون على التدعيم من خلال تبنيهم لاتجاهات محددة دون غيرها، ويتشكل الاعتقاد بأن ما يشاهدونه من مشارب البيئة الاجتماعية المختلفة هو النموذج الذي ينبغي أن يتمثلوه ويستجيبوا له في إطاره، فالأطفال يميلون لتبني الاتجاهات والقيم المرورية السائدة في بيئتهم الاجتماعية، ومن الخطأ بما كان الاعتقاد أن تشكل اتجاهات الفرد نحو مسألة السلامة المرورية تبدأ لحظة الترشح لنيل رخصة السياقة بل هي نتاج تراكمات معرفية بصيغة اجتماعية تحديدا تمثل فيها الأسرة وجماعة الأقران والمدرسة

وغيرها من قنوات التنشئة الاجتماعية مرجعية للسلوك حتى وإن لم تكن هناك محاولات مدروسة لتشكيل اتجاهاتهم نحو الموضوعات فقد أشارت بعض الدراسات في هذا السياق أن (95 %) من تلاميذ المدارس الثانوية فضلوا الانتماء إلى أحد الأحزاب السياسية التي يؤيدها أبائهم، وبذلك يمكن أن تستنتج أن البيئة الداعمة للاتجاهات المرغوبة نحو السلامة المرورية شرط ضروري لا يمكن أن يعدل عنه أو يتم التفريط فيه إذا ما أردنا حقاً تشكيل اتجاهات مرغوبة نحو السلامة المرورية، غير أن البرنامج لا يتناول فئة الأطفال بل أولئك السائقين الذين تم سحب رخص سياقتهم، مع ذلك يبقى تأثير قنوات التنشئة الاجتماعية قائماً وإن اختلفت نسب تأثير بعضها عن البعض الآخر بحسب المرجعيات الأكثر تأثيراً تبعاً لمراحل سيورة حياة الأفراد، لذلك يقدم البرنامج ضمن الشق التعليمي المقترح محاولة استثمار بعض المرجعيات الاجتماعية للتأثير في قنوات المستفيدين من البرنامج من ذلك توجيه جماعة الأقران داخل حجرات التكوين باستخدام تقنيات الحوار والمناقشة والسوسيودراما، فقد جاء في الخطاب الذي ألقاه (كيرت ليفين) أمام جمعية الدراسات النفسية للقضايا الاجتماعية في اجتماعها في واشنطن سبتمبر (1942) أن التأثير في شخصيات عشرة أفراد إذا أمكن جمعهم في جماعة واحدة أسهل من التأثير في شخصية كل منهم على حدة (لويس مليكة، 1989 ج2، ص56) كما أن الفرد يقبل أكثر نحو تعديل اتجاهاته إذا توفر السند الاجتماعي الذي يكفل ذلك وبدرجة أقل من التنافر الذي يمكن أن تحدثه التعليمات الجديدة المقترحة في البرنامج، فقد أشارت تجارب (كوش وفرانش) في محاربة التغيير في الميدان الصناعي وتجارب (كيرت ليفين) لتغيير الاتجاهات نحو الأطعمة أن قرارات الجماعة تقلل من حاجة الأنا للدفاع عن نفسه ويمكن استخلاص جملة من الفوائد في هذا المبحث حول المتغيرات الجماعية الهامة التي يستفاد منها في تعديل الاتجاهات عن طريق الجماعات منها:

- من المهم أن يكون لدى كل من نريد تغيير اتجاهاتهم ومن لهم تأثير في تغيير الاتجاهات شعور قوي بالانتماء للجماعة أي أن التغيير يسهل حدوثه من الداخل أكثر من الخارج.
- يزداد تأثير الجماعة في الاتجاهات والقيم والسلوك الذي يتصل بأسس قيام الجماعة، فمثلاً جماعة العمل يزداد تأثيرها على القيم المتصلة بالعمل أكثر من تلك المتصلة بالدين والعائلة، وكلما زادت دلالة الجماعة بالنسبة لأفرادها كلما زاد تأثيرها في اتجاهاتهم وقيمهم وسلوكهم وكلما زادت حاجة الفرد للجماعة كلما زاد الانصياع لمعاييرها.

- هناك أدوار ووظائف متعددة داخل الجماعة كما أن هناك غالبا نمطا معقدا من التأثير ولكن إذا أيد أعلى الأعضاء مكانة التغيير المطلوب ازداد احتمال حصوله على التأييد الجماعي.
- كلما زاد شعور أعضاء الجماعة بالحاجة إلى التغيير وضوحا كلما ازداد احتمال حدوث التغيير ويقل تأثير الجماعة المرجعية في سلوك واتجاهات الفرد إذا كان لا يعرف موقف الجماعة من الموضوع.

- إذا تغير اتجاه الفرد لأن الجماعة قد قللت من مقاومته للتغيير فإنه يتعين العمل على استمرار تأثير الجماعة إذا أريد بقاء التغيير في الجماعة. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص 54)

7. هكذا ارتسمت معالم الانطلاق في بناء البرنامج المقترح لنعلن من البداية أننا لا ندعي الإمام بالموضوع بقدر ما نقر بالتقصير في بعض محطاته، لذا فإن الأفكار الواردة فيه تحتل أكثر من تأويل كما أنها قابلة للنقاش والتنقيح تأكيداً لمقولة الفيلسوف الألماني هيجل "لطالما كانت البدايات فقيرة لكنها مهمة" لذا فإنه من المهم بما كان أن يكتمل التصور القويم لدى الهيئات الوصية بالمسألة المرورية أن مسألة السلامة المرورية يمكن تحقيقها فقط عبر تكامل المنظورات الممكنة نحو موضوع حوادث المرور ليتحقق الضبط المطلوب على سلوك السائقين على الطريق من خلال ضوابط ثلاث تشمل:

أ. الضبط النظامي: ثبت من خلال الكثير من التجارب في مجال المرور بأن الضبط النظامي هو قاعدة السلامة المرورية، وجميع الجهود التنظيمية بما فيها التعليم والتوعية لا تؤتي ثمارها على النحو المطلوب والمدى البعيد إلا من خلال الضبط النظامي، فتطبيق النظام هو الأساس الذي يمكن من خلاله تشكيل السلوك المروري السليم عملاً بقاعدة "إن النظام يشكل السلوك"، وينبثق منطق الضبط النظامي من فلسفة القانون التي تنظر لحرية الأفراد على أنها غير مطلقة، ومقيدة بشروط العقد الاجتماعي ومقتضيات الصالح العام، ومن هنا نشأت وظيفة الضبط النظامي الذي تمارسه الهيئات الوصية بالمرور وفق القانون واحترام حريات الأفراد التي لا يملك تقييدها إلا المشرع وفق أحكام القانون. (خالد السيف، 1418هـ، ص225) ورغم ما تضمنه القانون الناظم لحركة السير في الجزائر من إصلاحات وتعديلات إلا أنه يبقى بعيداً عن تجارب الكثير من الدول التي صكت بصمة واضحة في مجال السلامة المرورية وتبقى النصوص القانونية المستحدثة موسومة بطابع الارتجالية في سن القوانين وتجاوزها للأعراف المرورية السائدة في المجتمع الجزائري فضلاً عن نبرتها الفوقية التي تجسدت في تخريجها

على هيئة أوامر وقوانين تنفيذية دون العودة لغرفة البرلمان وتهيأة الأرضية الاجتماعية الملائمة ليسهل تقبلها وتطبيقها من طرف السائقين.

ب. الضبط الذاتي: يمكن بلوغ حالة الضبط الذاتي للسائقين على الطريق من خلال تثقيف مروري يكون القصد منه تكوين نسق معرفي مروري لدى مختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية عن مختلف جوانب الحياة المرورية، فالوظيفة الأساسية هنا هي تقديم المعلومات، ومن شأن هذه المعلومات أن تتيح للمعني بالمسألة المرورية أن يكون على إطلاع معرفي بوقائع الحياة المرورية، وهو ما يؤدي تراكميا إلى تكوين النسق المعرفي المروري لدى الفرد والمجتمع، فالمعلومات والحقائق والبيانات والمعارف التي يتم تقديمها إلى المتلقي المناسب في الوقت المناسب وبالوسيلة المناسبة هي منطلق حملات التوعية المرورية، وهي الأرضية الصلبة التي يبنى عليها الوعي المروري، وحتى تستطيع عملية التثقيف المروري تحقيق مآربها يتعين :

- تقديم المعلومات المرورية في ضوء الإستراتيجية العامة التي تبنتها الدولة والمجتمع، وبما ينسجم معها، ويسهم في تحقيق أهدافها.
 - تقديم الوقائع والمعلومات بشكل منهجي ومنتظم ومن منظور قادر على أن يحقق الهدف المطلوب من تقديم هذه المعلومات.
 - يجب الحرص على تقديم المعلومات والوقائع والحقائق الصحيحة والشفافة وفي الوقت المناسب وبالوسيلة المناسبة وللمتلقي المناسب.
 - يجب ملائمة كمية ونوعية المعلومات ومعايير اختيارها وطرق جمعها ومعالجتها وأساليب تقديمها بما يتناسب مع الوسيلة الاتصالية المستخدمة في نقلها وإيصالها، ومع الشريحة الاجتماعية المستهدفة.
 - يجب عدم الاكتفاء بتقديم معلومة عامة مثل "زيادة السرعة هي السبب وراء معظم حوادث السير"، بل لا بد من تقديم معلومات وحقائق دقيقة ومحددة مثل (كلما ازدادت السرعة طالت المسافة المطلوب تركها للتوقف الآمن، كلما ازدادت السرعة قل الوقت المتاح أمام السائق لتحديد الخطر واتخاذ رد الفعل اتجاه الحوادث المحتملة ومن ثم القيام بالتصرف المناسب، كلما ازدادت السرعة ازداد خطر انزلاق السيارة أو انقلابها في المنحنيات) ومن شأن تقديم معلومات عملية من هذا النوع أن يجسد المعلومة العامة، ويعطيها، ويربطها بالممارسة العملية ويبيدها بالتالي عن التنظير والتجريد.
- (أديب خضور، 2007، ص ص 21-22)

ج. الضبط الاجتماعي: يمثل الضبط الاجتماعي رادعا موازيا للضبط النظامي ويمكن بلوغ حالة الضبط الاجتماعي المنشودة من خلال تكوين نسق قيمى سلوكى مرورى لدى الفرد والمجتمع، فالقيم المرورية التي تسهم في تحصين الفرد والمجتمع من الإقدام على سلوك مرورى خاطئ ومضر بالفرد والمجتمع، وتدفعه للإسهام الفاعل في تحقيق السلامة المرورية، ومن الثابت علميا مدى تأثير منظومة القيم الفردية والجمعية على السلوك الفردي والجمعي، لذلك يجب أن تسعى الهيئات الوصية من خلال استراتيجيات واضحة المعالم إلى تكوين نسق قيمى مرورى يتضمن القيم الإنسانية (التي تدفع إلى الحفاظ على حياة الإنسان وحمايته من أخطار الحوادث المرورية) والقيم الوطنية (التي تدفع إلى الحفاظ على الثروة الوطنية البشرية والمادية وتحليص الوطن من الآثار الاقتصادية لحوادث المرور)، والقيم الاجتماعية (التي تدفع إلى الحفاظ على تماسك الأسرة والمجتمع، والحد من الخطر المتمثل في تدمير الحياة الأسرية من جراء حوادث المرور المفجعة والقاتلة)، والقيم الأخلاقية (التي تدفع باتجاه احترام القانون والنظام والغير، والحد من هذا الفلتان المرورى الذي يدفع المجتمع ثمنه غالبا من ثرواته ومن أرواح أبنائه)، ويمكن تكوين هذا النسق القيمى أيضا من خلال إبراز النماذج والتجارب والسلوكيات المرورية الصحية والايجابية الفردية والجماعية، وكذلك من خلال نقد النماذج والتجارب والسلوكيات المرورية الفردية والجماعية السلبية والخاطئة. (أديب خضور، 2007، ص23)

من أجل كل تلك المنطلقات فإن البرنامج المقترح وضمن حدود الدراسة الحالية يسعى إلى بلوغ جملة من الغايات تستهدف أساسا تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية وفق ما يكشفه التقييم التشخيصي بأن يكون التعديل غير متسق بحيث يهدف التغيير إلى الوجهة المعارضة لوجهة الاتجاه المتبنى أو تغييرا متسقا حيث تتسق وجهة التغيير مع الاتجاه المتبنى كأن يزيد من درجة استهجان الفرد لممارسة تتعارض مع مقتضيات السلامة المرورية أو زيادة في مقدار الإقبال عليها (عبد اللطيف خليفة، عبد المنعم شحاتة، د ت، ص172) وهو التعديل الذي من شأنه توعية السائقين بأفة حوادث الطرق ودفعهم إلى الانخراط الواعي في الحد من خطورتها وتفاقمها، من خلال الكفايات المستهدفة في البرنامج التي تشكل مجالا خصبا لتمرير مبادئ وقيم السلامة المرورية للمستفيدين والمستفيدات، بغية تحقيق الغايات التالية:

- تأهيل العنصر البشري والرفع من قدراته وكفاءته من خلال تكوين شخصية المتعلم تكوينا هادفا ووظيفيا في السلامة المرورية.

- إعداد العنصر البشري لمعرفة قوانين المرور وإدراك مقتضياتها.

- تجسيد وممارسة المعارف المرورية المكتسبة في حياته اليومية راجلا كان أو راكبا.
- إكسابه القدرات التي تؤهله للمشاركة في الحد من آفة حوادث المرور .
- تنمية روح التضامن واحترام الذات والآخر عند استخدام الطريق.
- تكريس تشبته بالقيم الروحية والاجتماعية الحاثية على التسامح والتعاون وعدم التسبب في إلحاق الأذى بالآخرين عند استعمال الطريق.
- تنمية الشعور بالمسؤولية أثناء استعمال الطريق، وتحسين قدرته - راجلا كان أو راكبا- على الالتزام الواعي بقوانين المرور.

رابعا: مجالات ومستويات تنفيذ برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية:

1.4. مجالات البرنامج :

رغم اتساع رقعة الغايات التي يستهدفها البرنامج فإن المحك الذي تحكم إليه آلية تعديل الاتجاهات مرهون بالإحاطة بثلاث مجالات قابلة للتمييز نظريا ولكنها مترابطة ومتداخلة في الواقع وتعكس وإن على نحو غير مباشر آلية التفاعل بين مكونات الاتجاه النفسي المستهدف بالتعديل، لذلك فمن الضروري أن تكتمل الصورة لدى مؤطر البرنامج الأهمية النسبية لكل عنصر من تلك العناصر بحسب الوضعيات التي تواجه السائق في مختلف المواقف عند استخدام الطريق في الحياة اليومية، فمن الطبيعي أن يضطلع عنصر الوجدان مثلا في الأوضاع البسيطة نسبيا إذا اقتضت الضرورة العمل مع مواضيع اجتماعية ملموسة، أما أعلى مستويات ضبط سلوك الفرد على الطريق فهنا يصبح عنصر العرفان التعبير المهيمن، فإدراك قوانين السير على الطريق ومدلولات إشارات المرور وغيرها من القوانين النازمة لحركة الأفراد تصبح منطلق كل سلوك يروم من خلاله السائق سلامته وسلامة مركبته وسلامة مستعملي الطريق، من أجل كل ذلك يتيح لنا مفهوم الاتجاه النفسي عبر هذا التسلسل التراتبي بين المكونات فهم آلية التعديل ومداخلها الملائمة وهو ما تضمنه البرنامج المقترح من حيث تقاطعها مع المجالات المستهدفة بالتعديل وهي :

1.1.4. المجال المعرفي:

كان الحرص قائما منذ البداية على أن يقدم البرنامج لنفسه عددا من الدعامات من أجل تقديم مقترح جاد يقوم على التقليل من تورط العامل البشري في معضلة حوادث السير في بلادنا، وقد كان التوجه الذي تشكلت عليه قناعات الباحث من خلال البرنامج واضحا منذ البداية أن

تعديل سلوك السائقين على الطريق ينبغي أن ينطلق من مفهوم الاتجاهات النفسية بوصفه مكونا افتراضيا كموقف داخلي يقفه الفرد من مختلف مواضيع البيئة الاجتماعية بما في ذلك الطريق وأشد الأوضاع الاجتماعية تعقدا، وأن التعديل في هذا المكون يحدث فقط حينما نكون معارف جديدة تحل محل المعارف القديمة أو حين يصبح الوجدان الجديد مشروطا بهدف، أي أن تغيير الاتجاهات يبنى على نفس أسس تكوينها، (لويس مليكة، 1989 ج2، ص25) لذا فإنه من الضروري أن يتم ضمن مراحل تطبيق هذا البرنامج إكساب المستفيدين معرفة شاملة بقوانين المرور الواردة في مختلف النصوص النازمة لحركة السير على الطرقات، والصادرة عن مختلف الهيئات الرسمية ذات العلاقة بالشأن المروري في بلادنا مهما تعددت صيغها القانونية بين (قانون، إعلان، منشور، مطويات، ودعاية... الخ) وهي المعرفة التي تنتزه عن حالة العشوائية والعشوائية في التلقين التي درجت عليها مدارس تعليم السياقة في بلادنا إلى معرفة تستند إلى بيداغوجيا هادفة في تلقين المعارف المرورية والتي تقلع من أطروحات سيكولوجيا اكتساب المعارف، فقد شهدت العقود الأخيرة تطورا مشهودا في مجال نظريات التعلم وقد تجلّى ذلك في ملمحين أساسيين، الأول هو تعويض السلوك بالمعرفة، فبعد أن كانت الدراسات السيكلوجية منكبة على دراسة السلوك الظاهر والأنشطة الحسية والحركية في إطار نظرية المثير والاستجابة (S_R) تحول المنظور نحو البحث في الصندوق الأسود كما تصطلح عليه السلوكية أي ذهن الفرد، فأصبحت المعرفة هي الظاهرة السيكلوجية بامتياز وذلك من وجهين أساسيين (إنتاج المعرفة واستعمالها) أو (بنية معرفية)، فالمعرفة هي تمثل ذهني ذات طبيعة رمزية أي حدث داخلي لا يمكن معاينته مباشرة بل الاستدلال عليه واستنباطه من خلال السلوك الخارجي اللفظي أو الحسي الحركي، والملمح الثاني يتعلق بالتفاعل المتبادل بين الفرد والمحيط، صحيح أن كل النظريات السيكلوجية تأخذ بعين الاعتبار التفاعل بين الفرد والمحيط بشكل من الأشكال فحتى السلوكية بدورها تشير إلى نوع من التفاعل، لكنه تفاعل نسبي يكون دائما لصالح البيئة على حساب الفرد، بمعنى أنه ليس تفاعلا حقيقيا يكون فيه التأثير متبادلا بل يبقى المحيط هو الفاعل والفرد مستقبل، أما أطروحات السيكلوجيا الحديثة فهي تفاعلية بالأساس لأنها تجمع بين بنية الذات وبنية الواقع في عملية معالجة المعلومات يحول بموجبها الإنسان المعطيات الخارجية إلى رموز وإلى تمثيلات ذهنية بحيث أن المعرفة تتغير بالمحيط والمحيط يتغير بالمعرفة، فالطريقة التي ندرك بها العالم الخارجي (البيئة) تتحدد بالمعارف التي تتوفر عليها وهذه المعارف بدورها تتحدد بالمحيط الواقعي الفيزيائي والاجتماعي، فليس هناك معارف بدون سياق واقعي تنتج وتستعمل فيه وليس

هناك محيط بدون معارف تنظمه وتعطيه معنى، (الغالي أحرشوا وأحمد الزاهير ، ب ت، ص5) لذا فإن المنظور الذي يقترحه البرنامج يتجاوز حالة الإخفاق التي سببتها حالة اللاييداغوجيا في تلقين المعارف للسائقين، الأمر الذي ترتب عنه حفظ أجوف للمعارف تنتهي صلاحيته عند تاريخ أول امتحان من الثلاث المقترحة في تكوين السائقين الجدد إلى منظور يجعل من المعارف المرورية حاضرة مع السائق يقوم بتعبئتها في الوقت والمكان المناسبين من أجل تحقيق السلامة المرورية المنشودة، من أجل ذلك يقترح البرنامج أن تتعامل مدارس تعليم السياقة مع عنصر الضخ المعرفي بالانتقال من حالة إكتساب المعارف إلى تحويل المعارف.

2.1.4. المجال القيمي:

إن النظر بعين متأملة وفاحصة لواقعنا المروري يفضي إلى قراءة سريعة لحجم الاختلال في سلوكات مستخدمي الطريق من ركاب ومشاة، وإن كان الوقوع في الخطأ والسهو من جملة خصائص البشر فإن الانتشار الواسع لتلك الممارسات الخاطئة يفضي إلى قراءة سيكواجتماعية أكثر عمقا في خلفية تلك السلوكات، وقد سبقت الإشارة في عناصر سابقة من هذه الدراسة في الشق التشخيصي لاتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية أن المعضلة المرورية ترتبط أساسا بنوع القيم المرورية السائدة بين مستخدمي الطريق والتي تشكل مُدخلا هاما ليس فقط لتشخيص الأزمة المرورية الراهنة على طرقاتنا بل لمحاولة توظيف مفهوم القيم في كل محاولة علاجية أو وقائية بوصفه مفهوما مركزيا في بناء شخصية الفرد، وتوصيفا دقيقا لحالة الجماعة التي تطبع سلوكات المنتمين إلى مجتمع ما، هكذا تبدو الحاجة ملحة لهذا التوظيف من خلال تشريب قيم السلامة المرورية وترسيخها في فكر ووجدان وسلوكات المستفيدين من البرنامج المقترح إن في جهة التطبيق أو الاقتراح التي تضمنها البرنامج، وهي الخطوة التي من شأنها تشكيل آلية الضبط الاجتماعي المطلوبة في مسألة السلامة المرورية بوصفها رادعا موازيا للضبط النظامي، ويمكن بلوغ حالة الضبط الاجتماعي المنشودة من خلال تكوين نسق قيمي سلوكي مروري لدى الفرد والمجتمع، فالقيم المرورية التي تسهم في تحصين الفرد والمجتمع من الإقدام على سلوك مروري خاطئ ومضر بالفرد والمجتمع، تدفعه للإسهام الفاعل في تحقيق السلامة المرورية، ومن الثابت علميا مدى تأثير منظومة القيم الفردية والجمعية على السلوك الفردي والجمعي، لذلك فمن الضروري أن تسعى الهيئات الوصية من خلال استراتيجيات واضحة المعالم إلى تكوين نسق قيمي مروري يتضمن القيم الإنسانية (التي تدفع إلى

الحفاظ على حياة الإنسان وحمايته من أخطار الحوادث المرورية) والقيم الوطنية (التي تدفع إلى الحفاظ على الثروة الوطنية البشرية والمادية وتخليص الوطن من الآثار الاقتصادية لحوادث المرور)، والقيم الاجتماعية (التي تدفع إلى الحفاظ على تماسك الأسرة والمجتمع، والحد من الخطر المتمثل في تدمير الحياة الأسرية من جراء حوادث المرور المفجعة والقاتلة)، والقيم الأخلاقية (التي تدفع باتجاه احترام القانون والنظام والغير، والحد من هذا الفلتان المروري الذي يدفع المجتمع ثمنه غاليا من ثرواته ومن أرواح أبنائه)، ويمكن تكوين هذا النسق القيمي أيضا من خلال إبراز النماذج والتجارب والسلوكيات المرورية الصحية والايجابية الفردية والجماعية، وكذلك من خلال نقد النماذج والتجارب والسلوكيات المرورية الفردية والجماعية السلبية والخطئة، ويمكن أن تؤدي الدراما الإذاعية والتلفزيونية والمسرحية والسينمائية والأدب الروائي والقصصي والأعمال الوثائقية دورا بالغ الأهمية في هذا المجال. (أديب حضور، 2007، ص23)، من أجل ذلك تضمن البرنامج مقترحا ينهض بدور مدارس تعليم السياقة من وظيفتها الكلاسيكية في تكوين السائقين إلى رافعة إصلاح المنظومة القيمية المرورية وردم الهوة الثقافية التي خلفها تلقف التكنولوجيا الحديثة (المركبة) دون أن يصاحبه التشبع بالقيم المصاحبة لاستخدامها.

3.1.4. المجال المهاري / الأدائي (العملي):

تملي مقتضيات استكمال البناء الذي يروم البرنامج المقترح بلوغه استصحاب عمليتي الضخ المعرفي بمتطلبات السلامة المرورية والتشريب بالقيم المرورية العناية بالجانب الأدائي - السلوكي- للسائقين ضمن حلقات يأخذ بعضها برقاب بعض لتشكيل مجتمعة جوهر التغيير المستهدف في اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وما يعضد هذا الطرح تلك التقارير المرتبطة بواقع السلامة المرورية على طرقاتنا رغم ما يعتريها من نقص في التحليل واستخلاص للأسباب الحقيقية لحوادث السير ببلادنا، ومحاولة التخفف من المسؤولية بإلقاء التبعة على العنصر البشري فيما يحدث على الطريق، فيرفعون نسبتها إلى (90) بالمائة ومحاولة إقناع المتابع للمسألة بأن الطرق لا تتسبب إلا فيما نسبته (5%) من الحوادث والباقي تقف وراءه المركبات غير الآمنة وهي المسؤولية أولا وأخيرا عن تمريرها للاستخدام عبر موانئ البلاد المختلفة، مع كل ذلك تملي الضرورات المتعلقة بالتخصص طرح المقترح العلمي للجهات المختصة وفق المنظور السيكواجتماعي للدراسة، فقد كشفت نتائج المقياس الموجه للسائقين والملاحظات المسجلة من طرف الباحث اختلال المنظومة السلوكية لدى مستخدمي

الطريق وهو ما يستدعي العناية بهذا المكون في كل محاولة تستهدف التقليل من حجم الأزمة المرورية في بلادنا، فمسألة التمهير السلوكي للسائقين تبقى دون المستوى المطلوب بحسب شهادة الكثير من المترشحين لرخصة السياقة ولا تشمل وضعيات تحاكي ما يقابله السائق بعد الحصول على الرخصة، كما يبدو الأفق على المدى القريب أكثر قتامة مع سهولة الحصول على الرخصة دون مراعاة لبيداغوجيا تعليم السياقة وأساليب التمهير السلوكي للسائقين لذلك فقد تضمن البرنامج المقترح عناية خاصة بالجال المهاري للسائقين من خلال جملة الأهداف السلوكية المقترحة التي يحاول من خلالها البرنامج تفعيل مسألة الفاعل الحقيقي على الطريق وضبط سلوك السائق وتركيز الجهود المبذولة حوله والاقلاع عن ذهنية عدم الاعتراف بالخطأ، من منطلق أن الخطأ مصدره الآخر دوما جامدا كان أو متحركا انعكاسا لما هو متجذر في المخيال الشعبي من شاكلة (فاتني الطيارة، ضربتي سيارة، قاسني الباب، ... الخ) والاعتراف بالخطأ والتقصير وأن العامل البشري لا يمثله السائق فقط بل إن الساهرين على تسليم رخص السياقة جزء من العامل البشري وكذا أصحاب مراكز الفحص التقني، ورجال المرور من الدرك الوطني والأمن، والجالسون خلف المكاتب في وزارة النقل وأصحاب الدراجات النارية والهوائية، والمشاة كلهم مجتمعون يشكلون جزء من المعضلة المرورية التي عجزت عن كبحها تلك الأساليب العلاجية والوقائية الهزيلة من حملات التحسيس والاشهارات المتناثرة والأسابيع والأيام المرورية التي يغلب عليها الطابع الفلكلوري وما يرد فيها من عرض لدراسات وأرقام أصبح غير قابل للاستهلاك ولا يمكن التأسيس عليه لبناء استراتيجية متكاملة الأركان، إننا أحوج ما نكون اليوم لدراسات عمودية معمقة تسبر أغوار المشكلة، وتلقي الحلول بين يدي الهيئات الوصية لتكون موضع تنفيذ، والتجارب المثمرة لهذا النوع من الدراسات عديدة، وهي تنفق حول المنظور المتكامل لعلاج الأزمة المرورية تأسيسا لسلوك سليم يراعي مقتضيات السلامة وينشدها.

2.4. مستويات تنفيذ برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية:

تلكم هي المجالات النظرية المقترحة لإحداث التغيير المطلوب في اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية والتي شكلت مدار انشغال ديداكتيكي، لذا فمن الضروري بما كان أن يتمثل مؤطر البرنامج حسن تدبير الفضاء المكاني والزمني لتصبح واقعا ملموسا في شخصية المستفيد من البرنامج وسلوكه، من خلال الاستئناس والاهتداء بالخطوط العريضة التالية:

للحصول على مستوى بناء المعارف:

- حصر تمثيلات السائقين نحو مسألة حوادث الطرقات في الجزائر وما تخلفه من آثار مادية وبشرية إقتصادية واجتماعية.
- تحسيس المستفيدين من البرنامج بأهمية العامل البشري في حجم الظاهرة المرورية وفق مستويات مختلفة ومتدرجة تنطلق من بيئة المستفيد وتتسع لتشمل الرقعة الوطنية الإقليمية والعالمية مؤثرة بأرقام وإحصاءات الجهات الوصية بالمسألة المرورية في البلاد.
- تشجيع المستفيدين من البرنامج على أهمية الانخراط الواعي والمعتدل في كل محاولة للتقليل من آثار الأزمة وكبح معدلاتها المرتفعة.
- تحفيز المستفيدين من البرنامج على التفكير بعمق في واقع السلامة المرورية في البلاد وأهمية اقتراح الحلول في الأنشطة التعليمية والإرشادية التي يقترحها البرنامج.
- تحفيز المستفيدين على توسيع رقعة القراءة الإثرائية التي يقترحها البرنامج من أجل التمكن من المعارف اللازمة لتحقيق السلامة المرورية.
- تحفيز المستفيد من البرنامج على النقد الذاتي تحقيقا لمطلب الضبط الذاتي والاجتماعي المنشود لتحقيق السلامة المرورية. (وزارة التربية المغربية، ب ت، ص 5)

للحصول على مستوى التمهيد السلوكي:

- توظيف الصور التوضيحية والفيديوهات لتسهيل التدريب على المهارة.
- تقديم المهارات الأدائية لسلوك السائق مقترنة بوضعية التنفيذ.
- إنتاج المهارة وإخضاعها للتقويم الذاتي والغيري. (وزارة التربية المغربية، ب ت، ص 5)
- استخدام العدة الديداكتيكية الملائمة لكل مهارة.
- الإستعانة بالنمذجة في تنفيذ المهارات الأدائية في سلوك السائق.

للحصول على مستوى تنمية القيم والاتجاهات:

- توظيف أسلوب النمذجة لتسهيل الاقتداء بالسلوك المروري القويم .

- تقديم سلوكيات سلبية بعيدة عن النموذج القدوة.
- المقارنة بين السلوكين بهدف الانتصار للسلوك النموذج (القدوة).
- تعزيز السلوك الإيجابي وربطه بالمنفعة والمتعة الذاتية والغيرية (الخاصة والعامة).
- دعم وتثبيت سلوكيات المتعلمين القريبة من النموذج القدوة، بعد إخضاعها للتقويم الشامل (وزارة التربية المغربية، ب ت، ص 5)

لأن البرنامج يلبس ثوب السيكلوجيا الاجتماعية ويصطبغ بأطروحاتها في ناحيتي التصميم والتنفيذ فإن البرنامج يقترح أن يضطلع المكون بدور فاعل يسهل على المستفيد التواصل بإيجابية مع ذاته ومحيط الطريق بشكل فاعل ينحو به من حالة الانصهار في فوضى المرور السائدة على طرقاتنا إلى حالة الانتصار للسلوك النموذجي الذي ينشد سلامة مستخدمي الطريق، ويقدم مفهوم الاتجاهات النفسية مجالا ملائما للتعبير عن وضعية الذات في فضاء الطريق، فهو من جهة يشير إلى أثر عملية الجماعة على شخصية الفرد وهو من جهة أخرى يتيح الإجابة عن سؤال كيف تعكس الذات التجربة الاجتماعية المستوعبة في فضاء الطريق وتحدد نشاطها، لذا فمن الضروري أن تكون مدارس السياقة إنعكاسا معقلنا لسيرورة استيعاب القيم المرورية مع استدماج الغايات الحس حركية والمهارات السوسيوثقافية التي تجد لها انعكاسا في سلوكات السائقين، لذا يقترح البرنامج على مؤطر البرنامج جملة من الوضعيات التي تسهل تنفيذ مضامين البرنامج تحقيقا لغاياته المنشودة وهي:

1- وضعية التعبير عن الذات:

يسمع في هذه الأنشطة صوت السائق المتفاعل مع أصوات المؤطر(ة) وبقية زملائه المستفيدين، وهو ما يساهم في التفاعل الهادف والمثمر بين طرفي العملية (مؤطر البرنامج والمستفيد) داخل فضاء تربوي وتواصلية منفتح على الآخر ومقتنع بحتمية المساهمة الإيجابية للجميع في القضاء على ظاهرة حوادث المرور بما يساهم في التقليل من أثارها ومن أبرز الوضعيات التي يعبر فيها المستفيد عن ذاته نذكر ما يلي:

- التعبير عن موقف أو تقديم مقترح في شأن حوادث المرور بالبلاد.

- التعبير عن العوامل المساعدة لتنفيذ المكتسبات المعرفية وقيم السلامة المرورية.
- المساهمة في النقاشات والحوارات المتعلقة بالواقع المروري والسبل الكفيلة بتحسينه.
- نقد الذات والقدرة على تصنيف الأفعال التي تتعارض مع مقتضيات السلامة المرورية. (وزارة التربية المغربية، ب ت، ص 6)

2- وضعية العلاقة مع الآخر:

إن تأسيس العلاقة مع الآخر مكونا كان أو زميلا يبنى على مبادئ احترام حقوق الآخر، وعلى رأسها الحق في الحياة، ومحاربة كل أشكال الموت المجاني المجسد في حوادث السير، وهذا الأمر يفرض على المستفيد من البرنامج العمل على:

- حسن التواصل مع المتعلم الآخر في وضعية مماثلة لسلوك يتعارض مع مقتضيات السلامة المرورية بهدف رصد طبيعة السلوك المتخذ وتقييمه.
- الرقي بالأقوال والأفعال أثناء الدرس إلى نماذج تقدم بالملاموس السلوك الطرقي المرغوب فيه.
- تجاوز العقبات التي تحول دون التواصل مع بقية المستفيدين بصفة خاصة ومستخدمي الطريق الطريق بصفة عامة، وذلك بهدف توعية الجميع بمشكل حوادث المرور، وحصر دور كل فرد في الحد من هذه الآفة. (وزارة التربية المغربية، ب ت، ص 6)

03- وضعية الذات والآخر في فضاء الطريق:

تتضمن هذه الوضعية تجسيذا وتشخيصا مدرسيا لفضاء الطريق كفضاء عام مؤطر لحركة المرور بالمنطقة والطريقة المعتمدة من قبل عامة مستخدمي الطريق في استغلال هذا الفضاء، وعليه فمن المفروض أن تقود عملية التشخيص لفضاء الطريق المستفيد نحو:

- تقديم صورة نموذجية للسائق المتلزم بقواعد السياقة السليمة، فكثير من تصرفاتنا ليست إلا محاكاة لسلوك الآخر قلّ أم كثر وفق ما تقتضيه قيمنا واتجاهاتنا نحو الموضوع.

- الاستعداد التام للالتزام بمقتضيات السلامة المرورية والمساهمة في تفعيلها على فضاء الطريق بالمحافظة على المسالك الطرقية وعدم تخريبها أو تدميرها أو تلويثها.
- العمل الدائم على إضفاء الجمالية على فضاء الطريق ليشكل ممرا للحياة بدل الموت والهلاك.
- الاستغلال الإيجابي لفضاء الطريق. (وزارة التربية المغربية، ب ت، ص 6)

خامسا: المرجعية النظرية والتربوية للبرنامج:

1.5. في سبيل بيداغوجيا لتعليم السياقة:

يندرج اختيار هذا العنصر ضمن مسعى الدراسة إلى تقديم صورة متكاملة للهيئات الوصية بالسلامة المرورية وفق منظور سيكواجتماعي يستدمج مختلف أطروحات التخصص سعيا نحو التأصيل لمنظور إجرائي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات بوصفها مفهوما يمكن من خلاله الولوج إلى عمق الاختلال في سلوك السائقين، ويقدم الطرق الكفيلة لتقويمها بما يتوافق مع مقتضيات السلامة المرورية وفق ما أقرت به العديد من النظريات المهمة بالموضوع، وقد كان المسعى منذ البداية قائما على تقديم تصور يراعي خصوصيات الواقع المروري في الجزائر بمختلف مكوناته وأجزائه الفاعلة والساكنة، وقد تشكل المقترح على التربية "الإصلاحية" للسائقين إنطلاقا من مدارس تعليم السياقة وإعدادها بشكل يراعي أطروحات بيداغوجيا تعليم السياقة بالنظر لكل الإخفاقات التي ارتسمت في تمثيلات العامة وما تكشفه التقارير المشخصة للأزمة المرورية في الجزائر من اختلال في التكوين وقصوره عن تبليغ الرسالة التي من أجلها شيدت تلك المدارس، مرفقا بجلسات إرشادية غرضها دعم الشق التعليمي للبرنامج لإزالة حالة التنافر الوجداني عبر سيرورة تعديل الاتجاهات التي سبق الاستفاضة في عرضها ضمن عناصر سابقة من هذه الدراسة، وقد شكل مدار انشغال اتسعت رقعته زمانيا قاربت خمسة عشر شهرا من القراءة في مختلف المراجع المهمة ببيداغوجيا تعليم السياقة والوقوف على العديد من البرامج المشابهة لعنوان الدراسة وغرضها وهي الفترة التي اتسعت فيها دائرة النقاش مع العديد من المنشغلين بالشأن التربوي من بينهم الأستاذ "براهيمي الطاهر من جامعة محمد خيضر بسكرة"

الجزائر والأستاذ "عبد الكريم غريب" أستاذ جامعي بالمغرب لغرض ضبط المرجعيات النظرية والتربوية للبرنامج لتحقيق الغايات المنشودة، لتنظم حوامله ومرامييه في عدد من النقاط سيأتي عرضها.

شغلت قضية المقاربات البيداغوجية حيزا كبيرا من الاهتمام في الشأن التربوي، وشكلت محورا اشتغال فكري للفاعلين التربويين لا سيما المشتغلين بمجال التدريس والتعليم لاقتراحها أساسا من ناحيتي التأطير والتوجيه بالمقاربة البيداغوجية المتبناة، وهو الانشغال الذي أفرز الكثير من الأطروحات امتد انعكاسها من المضامين إلى دلالة المصطلح نفسه، فالمقاربة البيداغوجية مصطلح مركب يدل في شقه الأول "المقاربة" عموما على التصور الناظم لبحث موضوع معين ومنهجية معالجته للاقترب من ماهيته واستكشاف حقيقته، أما البيداغوجيا فقد عرف مفهومها تغيرات دلالية متعددة كان للتاريخ وتطور المعارف والنظريات التربوية بالغ الأثر في تنوع معانيها وغناها، حيث انتقل هذا المصطلح من الدلالة في معناه الأصلي على قيادة البيداغوجي المتمثل في شخص الراشد للطفل نحو المعرفة إلى التصور الناظم لمجموع ممارسات التعليم والتعلم، (عبد اللطيف المودني، 2010، ص 16) ولأن البرنامج يضم شقا تعليميا فقد تشكلت جملة من الإعتبارات لحل مسألة الخيار البيداغوجي الأنسب لتلقين المعارف للمستفيدين من البرنامج بما يحقق الغاية المنشودة وهي إحداث تعديل في اتجاهات سائقي المركبات يجر سلوك السائقين إلى الإمتثال لمقتضيات السلامة المرورية:

● يتمثل الاعتبار الأول في "بيداغوجيا تعليم السياقة" بوصفها ممارسة تربوية تشمل عمليات التدريس والتعلم وهي الأنشطة التي تستند على العموم إلى مقاربات بيداغوجية تؤطرها وتوجهها، وهو الإنشغال الذي لم يجد من الاهتمام والرعاية ما يكفل ضبطه بما يسهل على المكونين في مدارس تعليم السياقة اتباع طرق قويمه تضبط العمل البيداغوجي وفق المقاربة البيداغوجية المتبناة.

● ينطلق الاعتبار الثاني من المراجعات المعمقة لتلك الجهود التي تبذلها الدول المتقدمة في تكوين السائقين بوصفه تمفصلا هاما لطريق أمنة وخالية من الحوادث، وهو ما يستوجب حسن التعلم الذي يمر حتما عبر ضبط بيداغوجي للمعارف التي ينبغي تلقينها للسائقين واختيار الوسائل

والوسائل التعليمية المناسبة وتوظيف العدة الديدانكائية والبيداغوجية اللازمة مروراً بأنشطة التقييم والتقويم وتدير الفضاء الزمني للتعلمات.

● الاعتبار الثالث يرتبط بمسألة حسم اختيار المقاربة البيداغوجية الأنسب لتعليم السياقة وهي مشكلة لا تتعلق فقط ببيداغوجيا تعليم السياقة بل تشمل الحقل التربوي عموماً أمام تعدد المرجعيات وتنوع النماذج ضمن عرض نظري يطلق عليه بعض الباحثين "السوق البيداغوجية" وهو ما يفترض ملاءمة كل مقاربة بيداغوجية مع وضعية التعلم المستهدفة والأهداف المتوخاة من العملية التربوية وهو ما يستلزم تجاوز الصورة النمطية التي تحد من الاجتهاد والملاءمة من خلال تبني أحادي لمقاربة بيداغوجية ما وتعميمها على مختلف أنواع الوضعيات التعليمية والتعلمية. (عزالدين الخطاي، 2010، ص8).

● تشكل الاعتبار الرابع من استطلاع لواقع مؤسسات تعليم السياقة والتي شكل البحث في اختلالات الوظيفة المنوطة إليها حيزاً زمنياً غير يسير من عملية البحث في هذه الدراسة شمل حضور حصص فعلية لتعليم المترشحين لرخصة السياقة ومحاورات مع أصحاب مدارس تعليم السياقة تركزت في معظمها على مناقشة الجانب البيداغوجي في تلقين المعارف، فمن حالة اللابيداغوجيا إلى التصلب على طريقة واحدة مع مختلف الوضعيات التعليمية والتعلمية إلى غياب الوسائل البيداغوجية والوسائل المساعدة على التبليغ، كلها ملامح تكشف حجم الخلل الذي يستوجب التدخل من أجل ترشيد الممارسة البيداغوجية داخل مدارس تعليم السياقة، وهو الخيار الذي يمر حتماً عبر تمهير أصحاب مدارس تعليم السياقة بمقتضيات العمل البيداغوجي مع مختلف الوضعيات التعليمية التي تواجههم.

● الاعتبار الخامس يتشكل من حالة الارتباط بين المقاربة البيداغوجية وبين الطلب المؤسساتي فهناك من جهة عرض بيداغوجي متعدد ومتنوع من قبيل بيداغوجيا بالأهداف، بيداغوجيا الكفايات، بيداغوجيا الإدماج، بيداغوجيا تواصلية، بيداغوجيا الدعم وهناك من جهة مقابلة طلب مؤسساتي يمارس الإنتقاء والإقصاء بالاستناد إلى المرجعية التي توجه السياسة التعليمية وخيارها البيداغوجي في مرحلة ما وذلك باعتماد مقاربة بيداغوجية تحوله السلطة التربوية إلى خيار بيداغوجي

رسمي لتدبير مضامين التعليم وعمليات التدريس والتعلم، وهو ما يحد من الإمكانيات المتاحة للمدرس وتنوع أساليب التدخل بما يتلاءم مع مختلف الوضعيات التعليمية التعلمية في سياق دينامية ممارسته لعملية التدريس، كما أنه يميل بالتدريس نحو حالة النمطية وتراجع مردودية الاكتساب وجودة التعلم وهو ما يؤثر حتما على النجاعة الداخلية والخارجية للمؤسسة التربوية وهو واقع حال الكثير من مدارس تعليم السياقة. (عبد اللطيف المودني، 2010، ص 16)

● من جملة الاعتبارات التي تشكل عليها ببيان هذا العنصر أن المقاربة البيداغوجية ليست وصفات جاهزة قابلة للتطبيق دون تحليل سياق التطبيق والحاجة إليه فالأمر يتطلب تفكيراً منهجياً وإحاطة بالوضعيات الممكنة داخل فضاء التعلم، كما أن كل مقاربة بيداغوجية تقبل التطور والاعتناء والتجديد تبعا لتجدد النظريات التربوية والأنشطة التعليمية والتعلمية وتطور شروطها المؤسسية والسوسيوثقافية، لذا فإن تنوع العرض التربوي لاختلاف وضعيات التعلم وهو ما يقتضي منح استقلالية أوسع للمدرسين على المستوى البيداغوجي لتمكينهم من التكيف مع هذه الوضعيات وتقديم الأجوبة البيداغوجية الملائمة لكل منها. (عزالدين الخطاي، 2010، ص 8)

تلکم هي الاعتبارات التي دارت في فلكها دباجة سطور هذا العنصر لتحديد مقاربة بيداغوجية لتعليم السياقة من أجل ضبط الممارسة البيداغوجية التي تكفل تحقيق غايات البرنامج المقترح، والذي يمر حتما عبر البحث في مزايا ومثالب كل مقاربة من المقاربات البيداغوجية المتداولة في الممارسات التربوية والبحث في سيرورتها التاريخية والفلسفات الناظمة لمضامينها، إذ لا يمكن الحديث عن مقاربات بيداغوجية دون استحضار الخلفيات النظرية المستمدة منها أساسا، ففي هذا الإطار برزت مقاربات عديدة ارتكزت على مرجعيات نظرية مثل السلوكية والمعرفية والسوسيوبنائية وتوزعت على بيداغوجيات عديدة مثل بيداغوجيا الأهداف وبيداغوجيا الكفايات أو بيداغوجيا الإدماج وإن شكلت في مجملها إمتدادا تاريخيا تمشيا مع التطور التاريخي للمرجعيات النظرية الناظمة لها، لذا فإن مقترح البرنامج يقدم تلك المقاربات لا بوصف خطوط التمايز بينها بل ما يجمع بينها من إمتدادات طبيعية شكلت سيرورة الممارسة التربوية، وما يثار في ساحة النقاش التربوي حول الاختلاف بين بيداغوجيا الأهداف وبيداغوجيا الكفايات في الحقيقة هو نقاش على مستوى الأطروحات النظرية، فعلى مستوى التطبيق لم تتحلى المقاربة بالكفايات يوما عن الأساليب التقويمية القائمة على أجرأة الأهداف والتقدير الكمي الواضح للأداء، (لخضر لكحل، 2011، ص 73) رغم أنها جزء من مقاربة

تختلف في مرجعيتها النظرية عن المقاربة بالكفايات، لذا فإن البرنامج يفتح المجال واسعا أمام مؤطر البرنامج للاستفادة من معطيات تلك المقاربات بما يتوافق مع الوضعيات المختلفة داخل فضاء التعليم رغم اعتماد الشق التطبيقي على بيداغوجيا الإدماج وفق مدخل المقاربة بالكفايات بوصفها المنظور الأكثر ملاءمة لغايات البرنامج التي تسعى إلى تكييف معارف السائقين وتعديلها بما يتوافق مع شروطيات السلامة المرورية، فإذا كانت بيداغوجيا الأهداف نموذجاً للمرجعية النظرية السلوكية فإن الحديث عنها لا يتأتى دون استحضار علم النفس السلوكي مع كل من "واطسن وسكينر" الذين اعتبروا السلوك الإنساني خاضعاً للملاحظة والقياس والتقويم انطلاقاً من مبادئ أساسية هي الإشراف والاستجابة والتعزيز، وهي ذات الشروط التي تبنى عليها الممارسة التربوية التعليمية والتعلمية وإخضاعها للملاحظة والتجزئة في إطار ما يعرف بأهداف التعلم التي يتحدد بمقتضاها الخطوات الواجب على المتعلم القيام بها لتحقيق هدف معين، هكذا يصبح موضوع التعلم مفككا إلى وحدات جزئية متدرجة من حيث التعقيد، (عزالدين الخطابي، 2010، ص8) وفق مستويات كبرى تمثل مداخل للعمل الديدانكتيكي الذي يتعين القيام به داخل فضاء التعليم، وتحدث أغلب المراجع التربوية عن ثلاثة مجالات رئيسية (المجال المعرفي the cognitive domain، المجال المهاري الحركي the psychomotor domain، المجال الوجداني the affective domain) ويتمركز المجال المعرفي على القدرات العقلية والتي تمثل في مجموعها عمليات عقلية محضة، وهي جزء من مشروع عمل جلب إليه مجموعة من الباحثين في جامعة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية، وهو العمل الذي أفرز أكثر الصناعات اعتماداً بين جمهور التربويين وهو ما يعرف بصناعة "بلوم" والتي مهدت الطريق لصياغة الأهداف المعرفية وفق مستويات متدرجة من العمليات العقلية تشمل (التذكر أو الحفظ، الفهم أو الاستيعاب، التحليل، التركيب، التقويم) في حين يشمل المجال المهاري في أهدافه مجموع المهارات الحركية لأطراف الجسم، وبالرغم من تعدد التطبيقات المتصلة بالمجال المهاري يبقى تصنيف "إليزابيث سمبسون" (1972) الأكثر شيوعاً لسهولة تطبيقه في الكثير من المواد الدراسية ويخضع لذات المبدأ الذي اعتمده "بلوم" من ناحية التدرج في المستويات ويشمل (الإدراك الحسي، الميل أو الاستعداد، الإستجابة الموجهة، الآلية والتعويد، الإستجابة المعقدة، التكيف) ويعنى المجال الأخير ضمن المقاربة لأهداف بالمجال الوجداني الذي يشكل ركيزة رئيسية تجمع وتؤلف بين المجالات الثلاث لعنايتها على المستوى الإجرائي بالانفعالات والاتجاهات والقيم والميول وأسوة بتصنيف "بلوم" في الجانب المعرفي وتصنيف سمبسون في المجال المهاري يعتبر طرح "كراثول" (1964) أكثر التصنيفات

اعتمادا ضمن تنظيم هرمي يشمل (الاستقبال، الاستجابة، التقييم، التنظيم، التخصيص)، هكذا ارتسمت حدود المجالات التي تقلع بيداغوجيا الأهداف منها لبلوغ الغايات التربوية على شاكلة أهداف يعنى كل جزء منها بمجال معين (محمد بين يحي زكرياء، عباد مسعود، 2006، ص ص 16 - 36) وفق هذا التقسيم الافتراضي انتظم العمل البيداغوجي وفق المقاربة بالأهداف وأصبح موضوع التعلم مفككا إلى وحدات جزئية متدرجة من حيث التعقيد، وحللت المعارف في ضوء ذلك تحليلا إجرائيا وقدمت المادة على شكل سلوكات موزعة على مقاطع الدرس، وسمحت تلك العقلنة البيداغوجية بملاحظة سلوكات المتعلم وقياسها وتقويمها بناء على الأهداف المسطرة والموزعة على المجالات سالفة الذكر، ومما ينبغي التأكيد عليه هو تركز المقاربة بالأهداف على مبدأ محوري ضمن النظرية السلوكية وهو التعزيز القوي لاستجابات المتعلم الذي يجب أن يدرك جليا الهدف من التعلم والنتيجة المراد بلوغها، وبهذا المقتضى تظل المقاربة البيداغوجية بالأهداف ناجعة في بعض جوانبها، (عزالدين الخطابي، 2010، ص 10) بما أن استخدامها على مدار عقود في الأوساط التربوية كشف العديد من المثالب التي تعثر بها وتقلل من فعاليتها، فكثافة البرامج الدراسية وتنوعها شكلت صعوبة أمام المشتغلين بالمجال التربوي لغاية الإحاطة بالأهداف العامة للمنهاج والخاصة بكل وحدة دراسية والأهداف الإجرائية لكل حصة جعل من العمل التربوي موعلا في تفتيت المعارف عبر الحيز الزمني المحدد، وبسبب تراكمية الأهداف والمعارف برزت صعوبة إيجاد علاقة بين المكتسبات، وفي غياب تصور واضح من المتعلم تصبح التعليمات في شكل جزر متناثرة غير مندمجة تخلق للمتعم صعوبات لتوظيفها بشكل قويم، وبسبب اعتمادها بشكل رئيسي على المعلم قلّت فعالية المتعلم ونمت فيه روح الإتكالية والاعتماد على الحفظ بما أن من جملة النقائص التي ارتبطت ببداغوجيا الأهداف صعوبة التقييم، فضلا عن عيوب انفصال المحتوى المعرفي عن الأهداف في كنف تنظيم خطي وجامد للنشاط التعليمي، أمام هذه الوضعية برزت حاجة ملحة إلى بيداغوجيا بديلة قائمة على المقاربة بالكفايات ظهرت خطوطها العريضة الأولى في الولايات المتحدة الأمريكية سنة (1968)، (محمد بين يحي زكرياء، عباد مسعود، 2006، ص 65) تغني وتثري بيداغوجيا الأهداف من خلال محاولة تجاوز نقائص بيداغوجيا الأهداف التي اهتمت بسؤال (ماذا نتعلم) وأهملت العمليات الذهنية أثناء التعلم على المستوى الإجرائي، وهي —بيداغوجيا الكفايات— بذلك تجمع بين الاهتمام بالمحتوى وبالعمليات المنظمة لعملية التعلم، ولا ينبغي بأي حال من الأحوال النظر إلى المقاربات بالكفايات كقطيعة مع بيداغوجيا الأهداف بل هي مندمجة معها، وهناك شواهد كثيرة تؤسس لهذه الرؤية مثل دراسات

(Hamline1979 Delandsheer1979) ضمن منحى يقدم منطلقا جديدا للفعل البيداغوجي مرتكزه النظرية المعرفية التي تعنى بعملية بناء المعارف ويمكن تلمس الأسس النظرية والأمبريقية للتدريس بالكفايات من منظور بيداغوجيا الإدماج كما نظر لها دوكوتيل في الثمانينات وروجرز في بداية الألفية الثالثة في خمس نظريات وثلاث اتجاهات سيكولوجية كبرى وهي حسب (محمد ابراهيمي، 2010):

2.5. النظريات المؤسسة لبيداغوجيا المقاربة بالكفايات:

1.2.5. نظرية الأنساق: يقدم "بيرتلنفي" نظرية الأنساق بوصفها بوتقة تجمع بين جملة من النماذج المفسرة للمفاهيم والقوانين المشتركة بين العلوم، انطلاقا من مبادئ عامة ترفض النظرة التجزيئية في إدراك الظواهر الطبيعية والإنسانية، وتنظر إليها باعتبارها كليات منظمة، ومتفاعلة تفاعلا ديناميا، وتسترشد بيداغوجيا التدريس بالكفايات بالمبادئ العامة لنظرية النظم وتتعامل مع شخصية المتعلم ككل، باعتباره بنية شاملة، تتمفصل عنها البنية العقلية، والبنية الوجدانية، والبنية السيكوحركية، مع الحفاظ على دينامية التنظيمات الداخلية لجهاز التعلم البشري، وتقارب المعرفة - بعد تحويلها من معرفة عالمة إلى معرفة متعلمة - من منظور نسقي، يراعي وحدتها وتكامل عناصرها من معرفة مفهومية، ومهارية، وتواصلية، وتصرفية، ووجودية. (محمد ابراهيمي، 2010)

2.2.5. النظرية البنائية: جعلت النظرية البنائية من المتعلم وما يحمله من مستوى النمو العقلي العنصر الرئيسي في العملية التعليمية التعليمية، وهي بهذا تؤسس لاثنتين من أهم منطلقات المقاربة بالكفاءات ألا وهما بناء المعرفة وتفريد التعليم، (لخصر لكحل، 2011، ص 73) وتعود أصول النظرية البنائية إلى البحوث التي أجراها مركز الاستيمولوجيا التكوينية بجنيف بقيادة "جان بياجيه" حول التطور الذهني للطفل، تضمنتها دراساته القيمة التي اندرجت تحت عناوين متعدد من قبيل "أفكاري"، و"إستيمولوجية علوم الإنسان"، و"ست دراسات في السيكلوجيا"، و"الحكم عند الطفل"، و"جينية الرمز" و"تكوين العدد"، "تمثلات العالم عند الطفل"، قدم من خلالها معادلة جديدة بين النمو الذهني والتعلم، من خلال تحويل العملية التعليمية، من نقل المعارف إلى سيرورة بناء للمعارف وذلك عبر أربعة خطوات أساسية تشمل (أ- تأثير المتعلم في الموضوعات الخارجية للمحيط، أي مرحلة الاستيعاب. ب- تأثر المتعلم بتأثيرات المحيط، وانعكاسات الواقع الخارجي، وتفاعله معه، أي مرحلة التلاؤم، ج- تداخل مرحلة الاستيعاب، والتلاؤم، والاتجاه نحو التجريد، من خلال نقل معطيات الملاحظة، والنمذجة. د- تعميق التجريد، من خلال مبدأ التعميم، وتتم عملية التعلم حسب النظرية البنائية بصفة فردية من خلال ممارسة الفعل على الأشياء، والتفاعل المستمر مع المحيط، عبر آليتي

الاستيعاب، والتلاؤم على قاعدة التكيف، والتجاوب بين الذات المتعلمة/ الإبتيمية، والوسط الذي يتجاذبه عالم الأشياء، والموضوعات الخارجية وبذلك قدمت النظرية التكوينية منظورا جديدا للعمل البيداغوجي أسس لبيداغوجيا الكفايات خاصة فيما يتعلق بمفهوم التعلم الفاعل والنشيط ، وبناء الكفايات. (محمد ابراهيمي، 2010)

3.2.5. النظرية البنائية الحديثة: من أقطاب هذا الاتجاه نجد كلا من (Doise et mugny) وهما تلميذان لبياجيه، وفي هذا النموذج نجد محاولة لتجاوز النظرة القائم على المتعلم عند بياجيه إلى الصراع المعرفي الاجتماعي كأساس لنمو التعلم، ويقلع الطرح الجديد للنظرية من فكرة أساسية مفادها أن الصراع المعرفي يكون أكبر إذا صاحبه صراع اجتماعي، ويأخذ الصراع هنا معنى التحديات التي يواجهها المتعلم، وهي تحديات خارجية تثير قدراته التعليمية فيكون بالتالي أكثر قدرة على اكتساب معارف جديدة وعلى تدعيم قدرته على التعلم، فهذه التحديات تمنح فرصا أكثر لمسار مواءمة البنى المعرفية الموجودة سلفا وهو ما يحقق التوافق الذي يفرضه الاحتكاك مع البيئة خاصة منها ما تعلق بالجانب التعليمي، (لخضر لكحل، 2011، ص 74) لذا فإن الطرح الجديد يتجاوز فكرة الطابع الفردي والاختزال الذي غلب على الطرح الذي قدمه بياجيه والتأكيد على أن كل تعلم له طابع اجتماعي مصدره محيط الفرد، وتزداد بمتقل سيورة التعلم، من صيغتها الفردية إلى صيغة تفاعل اجتماعي، أكثر مردودية لها معنى، ومستويات تصرف في النمو، تروم ربح الرهان الاجتماعي. ولعل رواد بيداغوجيا الكفايات "بيير جيلي وروجرز ودوكوتيل" استلهموا الكثير من مفاهيم النظرية البنائية الحديثة خاصة مواد بناء الكفايات الممتدة التي تتجاوز المسار الدراسي إلى مسارات أكثر رحابة كمسار الحياة والمسار المهني والمسار الشخصي. (محمد ابراهيمي، 2010)

4.2.5. النظرية المعرفية: تنطلق النظرية المعرفية من تراكمات علوم كثيرة ومن فلسفات متنوعة تلتقي جميعا حول مسألة تشكل المعرفة الصحيحة وطرق تعلمها، وتستمد بعض أطروحاتها من فلسفة "غاستون باشلار" والقطيعة الابستمولوجية، يقول في هذا الصدد "لا يمكن تشكيل معرفة علمية صحيحة إلا على أنقاض المعرفة الخاطئة" كما قدم "جاك تارديف" مستفيدا من نتائج أبحاث علم النفس المعرفي في مناقلة موضوع الذاكرة والتمييز بين الذاكرة القصيرة المدى والذاكرة الطويلة المدى أو ذاكرة التخزين واعتماد مفهوم جديد للإدراك باعتباره "نشاط تخزين وتشفير المعلومة" واستثماره في سيورة التعلم في بعدها المعرفي لمشاركة رواد بيداغوجيا الكفايات في تصورهم الجديد للتعلم "كنشاط يعالج المعلومة ، وليس مجرد تجميع بين مثيرات و استجابات قابلة للملاحظة" ويشير نموذج

"فيغوتسكي" في نفس المسعى المعرفي لمحاولات بياجيه الرامية إلى تفاعل الذات المتعلمة مع الأشياء والبنائية الجديدة التي تستدمج دور الأقران والوسط الاجتماعي في تأجيج الصراع السوسيو- معرفي، ذلك أن نموذج "فيغوتسكي" يعتبر سيرورات التعلم والنمو الداخلية عسيرة على المتعلم الطفل إذ لا مناص من تدخل الراشد أو القرين لتحسين عملية التعلم. (محمد ابراهيمي، 2010)

5.2.5. النظرية السوسيوبنائية التفاعلية: إن السوسيوبنائية التفاعلية لا تشكل اتجاهها بيداغوجيا وإنما نمودجا ابستمولوجيا للمعرفة، فهي تمثل إطارا مرجعيا عاما، يحدد المفاهيم والتصنيفات الموجهة للتفكير، ومن خلال هذا الإطار المرجعي تستخرج الأساليب والمقاربات البيداغوجية التي تترجمه إلى ممارسات تعليمية تعليمية، وتظهر في هذا النموذج على قاعدة جعلت المعارف السابقة في تفاعل مع عناصر جديدة في وضعية محددة، وهو ما يمكن المتعلم من تعديل معارفه السابقة وبناء معارف جديدة، وهنا يلتقي هذا النموذج مع المقاربة بالكفاءات التي نجد من بين أهم متطلباتها جعل المتعلم يواجه وضعية ما يكتشف من خلالها قصور معارفه السابقة عن التعامل معها، وهو ما يجعله يجند تلك المعارف ليضيف إليها مكتسبات أخرى توصل إليها من خلال المواجهة (لخصر لكحل، 2011، ص 75) ولعل السر في نجاح النظرية هو ارتكازها على سيكولوجية الدوافع والأهداف والعمليات لعالم النفس الروسي "أليكسي ليونتييف" وإحالتها على أعمال "روشيكس" و"شارلوت" و"بوتي" التي أعادت الاعتبار لمفهوم الدافع والهدف والانجاز بما أن الدوافع تملأ وظيفة الحث على التعرف والممارسة، أما الأهداف فهي التي توجه من حيث هي تمثلات واعية لنتيجة الفعل، النشاط والممارسة، في حين أن العمليات الوسائل والمناهج الإجرائية، هي التي تمارس وظيفة الانجاز والتحقيق" وقد تبنت النظرية التي صاغ مبادئها الأساسية العالم السويسري "إيتيان فيلاس" جامعة جنيف وتبناها عمليا الفريق الفرنسي للتربية الجديدة GFEN (محمد ابراهيمي، 2010)

يكشف العرض السابق حول أهم المنطلقات النظرية التي رسمت مسار المقاربة بالكفايات اعتمادها على توليفة متنوعة من الأطروحات تجتمع حول منح أهمية كبرى للمتعليم لبناء تعلماته بشكل ذاتي بما يملكه من اقتدارات ومهارات، وهو ما يشكل محاولة جادة لتجاوز النظم الكلاسيكية في التعليم القائمة على تلقين المعارف واسترجاعها لحظة التقويم بشكل يجعل المتعلم محصورا في فهم المعارف دون معرفة طرق دمجها وتوظيفها بشكل قويم، وتشكل المقاربة السوسيوبنائية نمودجا يقترب من المواصفات المنشودة لبيداغوجيا تعليم السياقة التي تنطلق في برامجها من محاكاة الواقع المروري اليومي للسائقين وخلق وضعيات ومواقف تعليمية تستدعي المزج بين رباية (savoir, savoir-

(être, savoir-faire, savoir- devenir) بما أنها تقر بأهمية التعلم الذاتي واستقلالية المتعلم وتطوير أنشطته الذهنية ومعارفه ونوازهه الوجدانية لتشكيل السلوك المتوافق مع خصائص محيطه السوسيوثقافي، لا توفرها بيداغوجيا الأهداف ويعضد هذه المقولة ما ذهب إليه كل من "فيليب جوناير" و "فندر بوغت" في مؤلفهما الموسوم بـ "خلق شروط التعلم" عن السوسيوبنائية كمنظور مخالف للمقاربة الأمبريقية المعتمدة في بيداغوجيا الأهداف، فلم تعد المرجعية مقتصرة على مضامين البرامج التعليمية كمعطيات موجودة باستقلال عن المتعلم بل أصبحت معارف هذا الأخير موضوع اهتمام في المقام الأول، وفي هذا الإطار يمكن تحديد ثلاثة أبعاد رئيسية لهذا المنظور (بنائي معرفي واجتماعي وتفاعلي) ففي شأن البعد البنائي الذي يقوم على مبدئين يتلخصان في كون الذات تبني معارفها من خلال نشاطها الخاص، وفي كون الموضوع المستخدم خلال هذا النشاط هو المعرفة الخاصة نفسها، ويقتضي هذان المبدآن قيام المتعلم بنشاط فكري يتم فيه تكييف معارفه مع متطلبات الوضعية التي يواجهها، ويركز البعد الثاني على الجانب الاجتماعي بوصفه مكونا أساسيا للتعلم بحيث لا يمكن الحديث عن بناء وتكييف المعارف دون تبادل مع الآخرين، وهو يتخذ صبغة مزدوجة أيضا كتبادل مع الأقران وكتبادل مع المعلم -بالمعنى الواسع للاصطلاح -، ولابد من خلق فضاءات حوارية لتفعيل العلاقة الثلاثية بين المتعلم والمعلم والمعارف، وهنا يبرز البعد الثالث وهو التفاعل مع المحيط ذلك أن التعلمات لا يمكنها أن تحصل إلا داخل وضعيات يتم فيها تكييف المعارف السابقة مع الوضعيات الجديدة وهو ما يعني أن الوضعية هي مصدر ومعيار اكتساب المعارف، فمن خلالها يحدث التفاعل بين عناصر المثلث المذكور آنفا (متعلم - معلم - معارف) (عزالدين الخطابي، 2010، ص10) وهو المنظور الذي تتأسس عليه عملية إعادة بناء أو تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية انطلاقا من الشق التعليمي للبرنامج المقترح بوصف التعلم المستهدف اكتسابا لكفاية السياق، يشكل وضعية إدماجية تتطلب تعلم مجموعة من المعارف والمهارات والقيم للوصول إلى كفاية السياقة التي تشترط من مؤطر البرنامج لعب دور توجيهي ومنشط يهدف لإشراك المتعلمين وتعزيز قدراتهم ومهاراتهم، لأن الأمر يتعلق بتفاعلات عقلية ووجدانية واجتماعية، فإن دور المؤطر للبرنامج سيكون له بالغ الأثر في هذه العمليات فهناك قيم ومواقف يتعين عليه تجسيدها من أجل تحقيق كفاية السياقة، وهو مطلب غير بعيد المنال بشرط استدماج العناصر المكونة لها، وإدراك سيورة التعديل المطلوب إن في بداياتها التي تنطلق من ضخ المعارف المقترنة بالسلامة المرورية تحقيقا لمطلب تعديل الاتجاهات، وفي ذلك جسر للهوة بين المعارف وتحديد الاتجاهات المرغوبة نحو السلامة المرورية

وهو الإجراء الذي ينبغي استصحابه بجلسات إرشادية تزيل حالة التنافر المعرفي بين المعارف القبيلة المشكلة للاتجاهات غير المرغوبة نحو السلامة المرورية والمعارف الجديدة، حتى إذا ما بلغنا الاتجاه المطلوب انتقلت السيورة عبر حلقة أخرى تربط بين الاتجاهات الجديدة والمهارة المطلوبة من السائق على الطريق ضمن حلقات ثلاث مترابطة ترابطا منطقيا للوصول إلى كفاية السياقة مبتغى هذا البرنامج وغايته من مدخل تعديل الاتجاهات النفسية للسائقين نحو السلامة المرورية - أنظر الشكل رقم (32)، حينها تبدو محطة تعديل الاتجاهات ضمن سيورة البرنامج المقترح تمفصلا هاما ينبغي تحقيقه بعناية فائقة بوصفها الحلقة الأكثر تأثيرا في تشكيل كفاية السياقة، فهو من جهة يعنى بمكون المعارف التي تسوق سلوكات السائق وفق ما تقتضيه السلامة المرورية وتمنحها عمقا وترابطا مع المواقف المتحددة في الحياة الطرقية، وهو من جهة أخرى ينطلق نحو الأداء المهاري المطلوب من السائق من نقطة الاتجاهات النفسية بوصفهما مكونا افتراضيا يشكل نزعات السائق نحو الموضوعات والوضعيات المختلفة على الطريق، لترسم علاقة تمايز وتكامل بين الكفاية والاتجاه النفسي تحقيقا للمطلب المنشود من البرنامج.

شكل رقم (32) مكونات كفاية السياقة



المصدر: (<http://www.digopaul.com/fr/english-word/competence.html>) بتصرف

تأسيسا على ما تقدم يراهن البرنامج المقترح في شقه التعليمي على بيداغوجيا المقاربة بالكفايات من أجل تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية من خلال إكساب السائقين موارد معرفية ومهاراتية في السلامة المرورية يقوم بتعبئتها بفعالية وإدماجها لحل وضعيات

معقدة ومتنوعة بكيفية تحقق التكامل والامتداد بين الوحدات المقترحة في البرنامج من خلال أعمال مخرجات البرنامج المجسدة في التأكيد على التآزر بين المعارف والمهارات والقيم في حلقات يأخذ بعضها برقاب بعض لبناء اتجاهات مرغوبة نحو السلامة المرورية تشكل بحد ذاتها قاعدة صلبة لامتلاك كفاية السياقة ومواجهة مختلف الوضعيات الممكنة في الحياة الطرقية اليومية، وفي هذا تجسيد لمهارة "تعلم التعلم" أو "التعلم مدى الحياة" (وزارة التربية المغربية، ب ت، ص 5) وهي المقاربة التي تستند على عدد من النظريات النفسية والتربوية التي يمكن تلخيصها في الجدول التالي:

جدول رقم (42) المرجعيات النفسية والتربوية والبيداغوجية للبرنامج المقترح

أنواع المرجعيات	تجلياتها ومظاهرها في برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية	إجراءات التنفيذ في البرنامج المقترح
المرجعيات النفسية	علم النفس الفارقي	- لكل متعلم خبرته وتجربته الحياتية وإستراتيجيته الخاصة في التعلم. - بيداغوجيا مفردنة ومتنوعة تراعي قدرات المتعلم. - المتعلم هو مركز اهتمام العملية التعليمية التعلمية.
	ج - الجشطالت	- إدراك الفرد الكل قبل الجزء، أو العام قبل الخاص.
النظريات التربوية	النظرية البنائية	- يبني المتعلم معارفه استنادا إلى الخبرات والتمثيلات والمعارف السابقة (يلاحظ، ينتقي، يصوغ فرضيات، يحلل، يستنتج، ينظم، يعمم، يتخذ قرارات...). - يبني المتعلم معارفه اعتمادا على ذاته. - سيرورة التعلم تمر عبر صراع بين معارفه السابقة واللاحقة.
	النظرية المعرفية	- يطور المتعلم كفاياته ومهاراته من خلال مقارنة إنجازاته بإنجازات غيره. - وعي المتعلم بما اكتسبه من معارف وبطريقة اكتسابها يزيد من نشاطه الذهني لتطوير جودة التعليمات
	ج- النظرية السوسيو - بنائية	المتعلم يبني معارفه وكفاياته بكيفية نشيطة ومتدرجة من خلال إعطاء معنى اجتماعي لتعليماته من خلال التفاعل مع مجموعة عمله في سياق تفاوضي محدد.
المرجعيات البيداغوجية	التمركز حول المتعلم، واستنفار/تفجير معارفه و مهاراته ومواقفه لمواجهة مشكلات وإيجاد الحلول لها أو اتخاذ القرارات المناسبة وهو ما يمكن من رصد الترابطات الممكنة بين عناصر المشكل المطروح لبناء التعليمات ضمن وضعيات مشكلة تأخذ صورا متعددة منها: الوضعية المشكلية الديدكاستيكية: تكون في بداية الدرس والمهدف منها اكتساب تعليمات جديدة مرتبطة بكفاية محددة.	- مواجهة مشكلة معينة تكون دافعا إلى البحث عن حل. - تقديم اقتراحات والتداول حولها مع مجموعة المتكويين.

(التصميم وتقييم الفاعلية)

<p>- التفاوض حول معايير محددة</p> <p>- فحص النتائج وتقويمها</p>	<p>الوضعية المشكلية الإدماجية: هي وضعية مشكلية تنجز بعد فترة تعلمات سابقة تم خلالها تحقيق مكتسبات مجزأة وتستهدف إعطاءها معنى جديد.</p> <p>الوضعية المشكلية التقويمية: هي وضعية للتحقق من تعلم معين ومدى قدرة المتعلم على توظيفه في حل وضعية جديدة تنتمي إلى فئة من الوضعيات.</p>	<p>بيداغوجية حل المشاكل</p>
<p>- إدماج التعلمات</p> <p>- إدماج الفرد لمحتويات في بنيته الداخلية</p> <p>- إدماج مختلف تعلمات وحدة معرفية بمنظور شامل</p> <p>- إدماج المهارات.</p> <p>- إدماج المواد.</p>	<p>تجميع مختلف عناصر البرنامج المقترح بشكل مترابط ومتناسق تبعاً للهدف المراد بلوغه، أي ربط التعلمات باستنتاجات دائمة البناء وإعادة البناء للمعارف، والمهارات والموارد بهدف حل مشكل محدد أو دراسة محور معين وذلك بهدف تنمية مهارة ما .</p> <p>الإدماج كوضعية بيداغوجية ترفع الحواجز بين مختلف مكونات الوضعية البيداغوجية وفي هذه الحلة يمكن الحديث عن التفريد وكل مكون يدمج بذاته إدماج الأفراد، إدماج المواضيع، إدماج الموارد البشرية، إدماج الوسط واستغلال موارد المجالات الاجتماعية</p>	<p>بيداغوجية الإدماج.</p>
<p>- تفريديّة: تعترف بالمتعلم كفرد له اتجاهاته وتمثلاته وله تعامل خاص مع وضعيات التعلم.</p> <p>- متنوعة: اقتراح جملة من المسارات التعليمية تراعي فيها قدرات المتعلم.</p> <p>- توزيع السائقين داخل بنيات التكوين المختلفة من أجل الاشتغال على محتويات متميزة لاستثمار مواردهم بأقصى حد ممكن</p> <p>- تهيكّل المحتوى بشكل متدرج مراعاة لوتيرة التعلم .</p>	<p>- البيداغوجيا الفارقية هي بيداغوجيا السيوريات من خلال استخدامها إطاراً مرناً تكون التعلمات ضمنه واضحة ومتنوعة بما فيه الكفاية حتى يتمكن السائقون من التعلم وفق مساراتهم الخاصة المرتبطة بامتلاك المعارف والمهارات وفق إجراءات يستحضر فيها البرنامج في تصورات العامة وأنشطته وجود فوارق بين المتعلمين (ذهنيًا، سسيو-ثقافياً، فسيولوجياً...)</p> <p>- وسيلة لتكييف التدخل البيداغوجي تبعاً لحاجات المتعلم.</p>	<p>ج- البيداغوجية الفارقية</p>
<p>العمل بالمجموعات الموزعة حسب: (المستوى، الحاجات، الاهتمامات) وذلك بهدف تحقيق اندماج المتعلم في المشروع البيداغوجي للقسم أو المؤسسة.</p>	<p>ربط جميع الأنشطة والمشاريع المبرجة في المنهاج المشروع العام الهادف إلى تلبية حاجات المتعلم ومجتمعه، وتمكينه من معارف ومهارات وقيم فعلة في واقعه الطرقي اليومي.</p>	<p>بيداغوجية المشروع</p>
	<p>اعتبار الخطأ منطلقاً للتعلم وأمرًا طبيعيًا يترجم سعي المتعلم للوصول إلى المعرفة أو التحكم في المهارة المستهدفة ، رغم تنوعها بين أخطاء فردية خاصة بالمتعلم، وأخرى جماعية تخص جماعة القسم.</p>	<p>بيداغوجية الخطأ</p>

<p>النظريات السيكولوجية</p>	<p>نظرية التوازن هيدر Heider</p>	<p>تفترض هذه النظرية أن الفرد يحاول الاحتفاظ باتساق سيكولوجي بين اعتقاداته واتجاهاته وسلوكه أي حالة التكافؤ بين المعرفة والوجدان والفعل وحين يدرك وجود حالة تناقض بين اعتقاداته واتجاهاته يكون مدفوعا إلى استعادة الاتساق لذلك فإن تعديل الاتجاه يتعين أن يحدث إذا حصل الفرد على معلومات جديدة لا تتسق مع أفكاره واتجاهه السابق أو إذا كان عدم الاتساق بين اعتقاداته واتجاهه يزداد بروزا.</p>
	<p>نظرية الاتساق المعرفي الوجداني روزنبرغ Rosenberg</p>	<p>أن الأشخاص يحاولون دائما أن تكون معارفهم متسقة مع مشاعرهم فمعتقداتنا ومعارفنا وتبصيرنا عن الموضوع تتحدد في جزء كبير منها من خلال مشاعرنا وتفضيلاتنا والعكس صحيح أي أن تقويماتنا ومشاعرنا تتأثر بمعتقداتنا ويتسق ذلك مع التصور المقترح لمفهوم الاتجاه على أنه يتضمن مكونات ثلاث (المعرفة والوجدان والسلوك)</p>
	<p>نظرية فيستنجر للتناظر المعرفي Festinger</p>	<p>الفرد يعرف اتجاهه من ملاحظة سلوكه الظاهر ومن ظروف التي يحدث فيها السلوك ونحن حين نسأل عن اتجاهنا نحو قضية معينة فإننا سنعرض أفعالنا الإرادية في الماضي التي ترتبط بهذه القضية ونستنتج اتجاهاتنا من هذا السلوك</p>
<p>المصدر: 1. وزارة التربية المغربية، دليل المكون في مجال التربية الطرقية 2. وزارة التربية المغربية، الدليل البيداغوجي للتعليم الابتدائي 3. المركز المغربي للتربية المدنية، دليل منهج التربية المدنية</p>		

3.5. الكفايات الأساسية لبرنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية:

من أجل أن يتواصل المستفيد من البرنامج مع ذاته ومحيطه والواقع الطرقي اليومي بشكل فاعل يراعي مقتضيات السلامة المرورية، يتغنى البرنامج المقترح الانتقال به عبر سيرورة تنطلق من إبدال الاتجاهات الإيجابية نحو السلامة المرورية بالاتجاهات غير المرغوبة عبر جملة من الدروس والجلسات الإرشادية وتلقيحه من العود إلى كل ممارسة تتعارض وشرطيات السلامة المرورية من خلال الوصول إلى جملة من الكفايات تستجيب لمقاصد البرنامج الحس حركية والعقلية والسوسيووجدانية من خلال بيداغوجيا المقاربة بالكفايات بوصفها أنموذجا وظيفيا للتعليم ونظاما من المعارف والمهارات والاتجاهات المنتظمة في خطاطة إجرائية من العناصر الرئيسية تجعل منها في تعالقتها نظاما أداتيا تتلائم فيه وعبره إمكانية التواصل الذاتي والموضوعي بشكل يمكن الذات الفاعلة من إثبات ذاتها من خلال التحكم في المعرفة وتجاوزها لبناء معرفة جديدة، (المركز المغربي للتربية المدنية، 2009، ص20) يترتب عنها إمتلاك مبادئ وقناعات واتجاهات تنسجم والممارسات العامة التي تستوجبها القيم المرورية

الناظمة لسلامة مستخدمي الطريق، واستئناسا بالتجربة المغربية في مجال التربية الطرقية للمستفيدين من برامج محو الأمية عمد الباحث إلى ضبط الكفايات المستهدفة من البرنامج لتشكّل خطوطاً عريضة يهتدي بها مؤطر البرنامج المقترح باعتباره فاعلاً أساسياً، وبحكم تعاقد الوظيفي وإشرافه على مؤسسة توكل إليها مهمة تكوين السائقين، ينبغي له أن يعي المسؤولية المنوطة به اجتماعياً وهو ما يحتم عليه الإلمام بمهمته معرفياً وقانونياً وأخلاقياً للقيام بالتوجيه والتنشيط والتكوين ومساعدة السائقين المخالفين لقواعد ونظم السير على بلوغ جملة من الكفايات على النحو الموضح في الجدول أدناه:

جدول رقم (43) الكفايات الأساسية لبرنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية:

الكفايات المستهدفة	مظاهرها وتجلياتها في البرنامج المقترح	أجرائها وتفعيلها في الشق التطبيقي للبرنامج
الكفايات الإستراتيجية	<ul style="list-style-type: none"> - تعديل المنتظرات والاتجاهات والسلوكيات الطرقية في ضوء المعارف المكتسبة. - معرفة الذات والتعبير عنها. - التمتع في الزمان والمكان المناسبين أثناء استعمال الطريق. - التمتع بالنسبة للآخر المستعمل للطريق راجلاً كان أو راكباً. - الانخراط الواعي في مساعي التقليل من حوادث الطرق على المستوى المحلي والوطني. - التشجيع بقيم السلامة المرورية. - الوعي بالحقوق والواجبات المتصلة باستعمال الطريق. 	<ul style="list-style-type: none"> يتجلى ذلك في إقدار السائق على: - تحصيل بعض المعارف والخبرات المناسبة لمستوى المستفيد في علاقته بذاته والآخرين من خلال وضعية طرقية محددة. - التمكن من تقنيات تدبير الفضاء في بعده الزماني والمكاني أثناء استعماله الطريق. - التفتح على المحيط الطرقي المحلي والوطني، ومعرفة طبيعة التحولات الطارئة عليه وكيفية تدبيرها. - تحفيز المستفيد على التعلم الذاتي وتطوير كفاياته المتصلة بالواقع المروري المتجدد.
الكفايات التواصلية	<ul style="list-style-type: none"> - التمكن من مختلف اللافتات المرورية والإشارات الضوئية الناظمة لحركة السير على الطرقات، والتمييز بين مختلف الأشكال المستعملة وفهم مدلولاتها وذلك تبعاً للشكل واللون والرمز. - التمكن من مختلف أنواع الرموز المتداولة بين السائقين أو الراجلين أثناء استعمال الطريق. - التعرف على دلالة إشارات التواصل المتبادل بين السائقين على الطريق. 	<ul style="list-style-type: none"> - التواصل عن طريق اللغة أو بالإشارات الدالة على السلوك المرغوب فيه (توقف، تجاوز، تنبيه، إفساح الطريق... الخ)؛ - استعمال رصيد طرقي وظيفي يرتبط بواقع مستعملي الطريق ويتوسع تبعاً لتطور البرنامج.
الكفايات المنهجية	<ul style="list-style-type: none"> - منهجية التفكير المنطقي السليم عند استخدام الطريق. - منهجية التفكير السليم للقيادة الوقائية وقواعدها الأساسية. - منهجية تدبير الفضاء الطرقي في مختلف صوره ومجالات استعماله. - التحلي بروح المسؤولية والانضباط عند استخدام الطريق. - تنمية التفكير في الفضاء الطرقي وتصنيف السلوكات الصادرة عن مستخدمي الطريق. 	<ul style="list-style-type: none"> - الحكم المنطقي على سلوكيات السائقين والراجلين في مستوياتها المتعددة. - حسن التصرف والتدبير تبعاً للحاجات والإكراهات التي يمكن أن تقع على الطريق. - الاعتياد على الممارسة السليمة للفضاء الطرقي مهما تعددت المظاهر والاستعمالات.

الكفايات الثقافية	<p>- تنمية الرصيد الثقافي في مجال المعارف والتشريعات والقوانين النازمة لحركة السير على الطرقات.</p> <p>- إدراك حجم حوادث المرور على المستوى المحلي.</p> <p>- توسيع دائرة التمثلات للواقع المروري ببلادنا ومقارنته ببقية البلدان.</p> <p>- إدراك حجم الأزمة المرورية في بلادنا وأهمية العامل البشري في ارتفاعها</p> <p>- توسيع دائرة القراءات ومسيرة التشريعات المستجدة في الواقع الطرقي.</p> <p>- الإحاطة بموانع السياقة والعوامل المؤثرة على السائق ومصادر الخطر.</p>	<p>- الإلمام بقوانين المرور والقدرة على حل الوضعيات التقييمية المقترحة في البرنامج.</p> <p>- التزود بالخبرات المناسبة للاندماج الطرقي للمتعلم أثناء سيره راجلا كان أو راكبا في منطقته أو غيرها من مناطق البلاد.</p>
الكفايات التكنولوجية	<p>- المعرفة التقنية بمكونات السيارة وطريقة استخدامها والتمكن من إصلاح بعض الأعطاب البسيطة.</p> <p>- ربط التطور التكنولوجي لواقع السير بالقيم الدينية والوطنية والإنسانية.</p>	<p>- التفتح على عالم ميكانيكا السيارات وإصلاح بعض الأعطاب الطارئة.</p> <p>- الالتزام بالسلوك الإيجابي أثناء السير وحسن تدبير بعض حوادثه.</p>
- المصدر: (وزارة التربية المغربية، ب ت، ص15)		

4.5. مكونات الشق التعليمي من البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي مركبات نحو السلامة المرورية:

يشكل الشق التعليمي ضمن البرنامج المقترح وكيفما تم النظر إليه حجر أساس لتحقيق غايات البرنامج، ما أجل ذلك تعددت محاور البرنامج لتتلاءم مع مبادئ البرنامج ومركزاته، ومحاولة لتجاوز نقائص ومثالب البرامج المعتمدة في مدارس تعليم السياقة التي لا تقدم الحجم الكافي من المعارف ضمن حيز زمني غير متنسق مع أهمية الموضوع، وفق ذلك توزعت محاور البرنامج في شقه التعليمي على ستة وحدات تعليمية تضم كل منها جملة من العناصر بما يتوافق مع عنوان الوحدات التي تتكامل فيما بينها لتغطي أكثر جوانب الضعف المسجلة في معارف السائقين حول السلامة المرورية، ومن منطلق كل اختلال في اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، فقد تضمنت الوحدة الأولى من الشق التعليمي للبرنامج المقترح والموسومة بمدخل إلى مشكلة حوادث السير من أجل وضع المستفيدين من البرنامج ضمن حلقة الإنشغال المجتمعي بظاهرة حوادث السير التي أضحت مشكلة تضاهي في مآسيها والآثار المترتبة عنها على المستوى النفسي والاجتماعي لضحاياها، وكذا المستوى الاقتصادي الذي يقع على كاهل الدولة للتكفل بالمصابين، كل ذلك يضاهي ما تخلفه جملة من الكوارث الطبيعية مجتمعة، ومما يزيد من وطأة الأزمة توزيعها على نطاق جغرافي واسع من التراب

الوطني في الريف كما في الحضر، لذا تضمنت الوحدة شرحا مفصلا لحوادث السير في الجزائر وبعض خصوصيات المشهد المروري من منطلق ارتباطه بالعامل البشري كركن رئيس في ما يزيد عن (90 %) من مجمل الحوادث المرورية المسجلة على مختلف الطرق على تعدد أصنافها، في السياق ذاته تضمنت الوحدة الثانية من البرنامج المقترح الخوض في أحد أهم محاور السلامة المرورية العنصر الفاعل فيها وصاحب الإرادة، لذا فقد تضمنت الوحدة عرضا مفصلا موزعا على جملة من العناصر التي تتناول مؤهل السياقة والجلوس خلف المقود من خلال التعريف برخصة السياقة ودورها كإجراء تنظيمي معتمد في كل الدول لتمكين الأشخاص من قيادة مركباتهم بعد ضمان الحد الأدنى من المؤهلات والإقتدارات لفعل السياقة مروراً بأنواعها وأصنافها تبعا لجملة من الاعتبارات تتعلق بوظيفة المركبة ونوعها وحجمها وآلية استغلالها، ولأنه لا يمكن الحديث عن رخصة السياقة دون الخوض في مسألة المؤسسات التي تمنحها تضمن البرنامج تعريفا بمدارس تعليم السياقة لتصويب التشوهات التي لحقت التمثيلات الاجتماعية حولها بما يساهم في تشكيل اتجاهات مرغوبة نحو دور المؤسسات الفعلي في مسألة تكوين السائقين وتأهيلهم معرفيا وعمليا لقيادة المركبات على الطريق، وهو الشق الذي أضحي يشكل انشغالا جادا لدى الهيئات الوصية بسبب غياب دورات تكوينية للسائقين وتحديد معارفهم بما يتلاءم مع الصيغ المتجددة للقانون الساري المفعول في تنظيم حركة السير في بلادنا الذي شهد تغييرات كثيرة مست بنود الممنوعات وحالات سحب رخص السياقة التي شكلت محور العنصر الأخير من البطاقة الأولى في الوحدة، بينما تضمنت البطاقة الثانية معالجة بعض العناصر المتعلقة بفعل السياقة والتي تغيب عن فكر الكثير من مستخدمي الطريق والتي تقف وراء العديد من حوادث السير على طرقاتنا جراء الجهل بقواعد السياقة السليمة وشرطياتها التي تشمل الصحة البدنية والنفسية في أضيق الحدود، وهو ما يستوجب الإحاطة به من طرف السائقين فضلا عن الإحاطة بخصائص السلوك الإنساني وبواعثه وسلوك السياقة تحديدا في علاقته بالقيم الاجتماعية للمجتمع بما يشكل الثقافة المرورية السائدة التي تسهم على نحو غير مباشر في حيك سلوك السائقين على الطريق، في حين تضمنت الوحدة الثالثة من البرنامج عرضا لجملة من العناصر تدور في فلك عامل المركبة بوصفها مكونا من مكونات السلامة المرورية على الطريق، وهدفت مضامين الوحدة إلى ضخ جملة من المعارف التي من شأنها مساعدة السائقين على فهم خصائص المركبة المستخدمة وأجزائها وصيانتها بوصفه شرطا من شروطين السلامة المروري وعاملا أساسيا يقف خلف عدد من الحوادث التي تقع على طرقاتنا، مع تقديم معارف تتعلق بوثائق المركبة كشرط تنظيمي تتخذه الهيئات الوصية للسماح

لمستخدمي المركبات من التقيد ببعض الضوابط كشهادة التأمين وتسجيل المركبة ووثيقة الفحص التقني الدوري للمركبة الذي يقدم شهادة عن صلاحية المركبات للجولان على الطريق، وتضمنت الوحدة الرابعة من البرنامج المقترح جملة من البطاقات تعنى أولها بالطريق من أجل تمكين السائقين المستفيدين من البرنامج من حسن تدبير الفضاء المكاني المتاح للجولان ومراعاة ضوابط السياقة في كل نوع من أنواع الطرق المتعددة، بينما تضمنت البطاقة الثانية من الوحدة تعريفاً بنشأة النظم الناظمة لحركة السير والجولان على الطرقات من أجل تقديم صورة للمستفيدين من البرنامج حول حركة تطور تلك النظم وحرص التعديلات التي لحقت بها على ضمان سلامة مستخدمي الطريق، ضمن ذات البطاقة تضمنت العناصر الحديث عن أول ظهور للنظام المروري في الجزائر وتطور مضامينه عبر تعديلاته المختلفة لوضع ثملات المستفيدين ضمن أطر قانونية تراعي الإجراءات المعمول بها في هذا الباب لمعرفة حقوقه على الطريق وإدراك واجباته كسائق واع، في حين تناولت البطاقة الأخيرة من الوحدة الجانب التقني من النظم المرورية ومدلولات الشاخصات الطرقية التي ثبت تلاشي مدلولاتها مع الأقدمية في السياقة حيث ينحو أغلب السائقين إلى الاعتماد على الخبرة والعرف المروري السائد أكثر من الحرص على الوقوف عند مدلولات الإشارات المرورية، لذا فقد حاول مضمون البرنامج معالجة المسألة المتعلقة بالشاخصات المرورية على نحو يسهل استيعاب المدلولات مع الإشارة إلى بعض الوضعيات الطرقية التي يمكن أن يصادفها السائق عند الاستخدام اليومي للطرقات وأكثر الوضعيات تسببا في الحوادث المرورية، وفيما تعلق بمضمون الوحدة الخامسة تضمن البرنامج المقترح في شقه التعليمي أربع بطاقات تغطي جملة من الوضعيات التي تتعلق بالسلامة المرورية حيث يهدف مضمون البطاقة الأولى إلى تنوير السائقين بالجانب التقني للسياقة، ويتعلق الأمر بـ (التركيز أثناء السياقة، تنبيه وإخبار الآخرين، احترام مسافة الأمان، السياقة في المنعرجات، الدوران في ملتقى الطرق، تقنيات الفرملة والتوقف، السياقة إلى الخلف، تغيير مسار السياقة والتجاوز، صعود المرتفعات والنزول منها) وهي الوضعيات التي تغفلها أغلب برامج مدارس التعليم السياقة وتكتفي بتلقين جاف وشحيح لمعلومات بسيطة تتلاشى بسرعة تلقينها في جلسات لا تتعدى عشر جلسات تعليمية تفتقد لأبسط شروط بيداغوجيا تعليم السياقة، وتعنى البطاقة الثانية من ذات الوحدة بالعوامل المؤثرة في عملية السياقة والتي تقف غالبا خلف حوادث السير أو تشكل عاملا مساعدا للوقوع في الأخطاء على الطريق ومنها (ما يتعلق بالسائق) (العياء، قلة النوم، تعاقب الليل والنهار، فقدان التركيز، الإفراط في السرعة، الكحول والمخدرات، تناول الأدوية) ومنها ما يتعلق بالمركبة وكذلك ما

يتعلق بالطبيعة كالسياقة بالليل أو ضمن عوامل مناخية استثنائية والتي شكلت تمهيدا لعنصر لاحق في البطاقة التالية التي يتحدث مضمونها عن الطريق والتعامل مع المركبة عند وقوع طارئ مثل انفجار أحد الإطارات أو سوى ذلك مما يمكن أن يصادف السائق على الطريق، بينما تضمنت البطاقة الأخيرة من الوحدة معارف ونصائح للمستفيدين من البرنامج حول مراقبة المركبة قبل المغادرة وهو ما يرسخ الاتجاهات نحو القيادة الوقائية بينما شكل مضمون الوحدة السادسة صورا وتعليقات تساعد المستفيدين من البرنامج من القدرة على تمثل بعض الوضعيات المختلفة التي يمكن مصادفتها وحسن التعامل معها.

جدول رقم (44) مكونات الشق التعليمي من البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي مركبات نحو السلامة المرورية:

الوحدة	البطاقة	الأنشطة التكوينية	الحجم الزمني اللازم
الوحدة الأولى: مدخل إلى المشكلة المرورية وحوادث السير	التشريعات المرورية وتطورها	نشأة وسائل النقل وتطورها التشريعات والمعايير المرورية العالمية التشريع والإطار التنظيمي المروري في الجزائر	30د 30د 45د
	حوادث المرور وأسبابها	خصائص المشكلة المرورية في الجزائر أسبابها دور العامل البشري	60د 90د 90د
	رخصة السياقة	رخصة السياقة ودورها أصنافها رخصة السياقة بالنقاط دور مدارس تعليم السياقة كيفية نيل رخصة السياقة الحالات المختلفة المؤدية لسحب رخصة السياقة	30د 30د 60د 30د 60د 60د
	السائق وسلوك السياقة	الصحة البدنية للسائق الصحة النفسية السلوك الإنساني وسلوك السياقة الخصائص الاجتماعية لسلوك السياقة	45د 45د 45د 45د
الوحدة الثالثة: المركبة	تكنولوجيا المركبة	المركبة (تعريفها، أنواعها، صيانتها... الخ)	90د
	وثائق المركبة	البطاقة الرمادية. شهادة التأمين على السيارة. الضريبة على السيارات. الفحص التقني للسيارات.	30د 30د 30د 30د
	المركبة والسلامة المرورية	المركبة كعامل أساسي في الحوادث. أهمية العجلات في السلامة المرورية. أهمية الفرامل في السلامة المرورية.	60د 45د 45د

(التصميم وتقييم الفاعلية)

الوحدة الرابعة: الطريق ونظام المرور	الطريق: نظم المرور عالميا ومحليا	تعريف الطريق، أنواعها، مواصفات الطريق الجيد، نشأة نظم السير وتطورها نظام المرور في الجزائر وتطور مضامينه نظام المرور المعمول به في الجزائر	د60 د45 د45 د45
الوحدة الخامسة: مقتضيات السلامة المرورية المعارف والمهارات	الشخصيات واللافتات المرورية تقنيات السياقة الوقائية	علامات المرور الخاصة بالتنبيه بالخطر. علامات المرور الخاصة بالتنبيه بالمنع. علامات المرور الخاصة بالإلحاح. علامات المرور الخاصة بملتقى الطرق. علامات المرور الخاصة بالإرشاد. العلامات الأرضية ومدلولاتها. نماذج بعض الوضعيات الطرقية.	د30 د30 د30 د30 د30 د30 د30
		التركيز أثناء السياقة تنبيه وإخبار الآخرين احترام مسافة الأمان السياقة في المنعرجات الدوران في ملتقى الطرق تقنيات الفرملة والتوقف تقنيات استخدام علبة السرعة السياقة إلى الخلف تغيير مسار السياقة والتجاوز صعود المرتفعات والنزول منها	د30 د30 د30 د30 د30 د30 د30 د30 د30 د30
	العوامل المؤثرة في عملية السياقة	ما يتعلق بالسائق (العياء، قلة النوم، تعاقب الليل والنهار، فقدان التركيز، الإفراط في السرعة، الكحول والمخدرات، تناول الأدوية) ما يتعلق بالمركبة ما يتعلق بالطبيعة السياقة بالليل العوامل المناخية	د60 د60 د60
	السياقة في ظروف خاصة	عند انفصال إطار أو العجلة التزلج أسباب الانزلاق	د30 د30 د30
	المراقبة قبل المغادرة	داخل السيارة أو المركبة خارج السيارة أو المركبة	د45 د45
الوحدة السادسة: صور وتعليق	وضعيات مختلفة على الطريق	صور وتعليق	د120

5.5. خطوات وإجراءات تنفيذ البرنامج المقترح:

كان العزم معقودا منذ لحظة التفكير في بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية على استدماج مختلف الرؤى الممكنة والميسرة لبلوغ الغايات المنشودة من البرنامج والتي يمثل تعديل الاتجاهات مركزها الرئيسي، لذا فإن اعتماد الشق التعليمي للبرنامج وفق المقاربة بالكفايات كانت له مبررات ومصوغات عديدة سبق الإشارة إليها في عناصر سابقة، كما يبدو جليا أن الكفايات لا تتيح فقط فرصة التمكن من التعلّيمات المقترحة، بل تشكل الطريقة المثلى في سياق التأسيس لبيداغوجيا تعليم السياقة في الجزائر بما تقدمه كإطار بيداغوجي وظيفي يتغنى بالإضافة إلى الضخ المعرفي للمعارف المرورية اللازمة لتحقيق السلامة المرورية، وتتيح فرصة الإنجاز الإبداعي والتعامل مع الوضعيات الجديدة وفق منظور المواجهة والتكيف مع الوضعيات المختلفة لإيجاد الحلول المناسبة ضمن الوضعية المشكلة المطروحة، الأمر الذي يجعلها تنشط مُمَهِجًا للحس والعقل والوجدان يستهدف الإجابة في السياقة من منطلق امتلاك اتجاهات قوية نحو السلامة المرورية، وهو ما تتيحه المقاربة المعتمدة في البرنامج المقترح من خلال مراعاة منطق التخطيط التربوي للتعلّيمات اعتمادا على المنطق الداخلي للمادة المدروسة، وعلى مراعاة منطق التعلم بالمحاولة والخطأ ومراعاة منطق وطبيعة المتعلم المؤسس على البيداغوجيا الفارقية، وذلك لكونها تركز على تنمية كفاءات المتعلم من خلال جعله قادرا على استثمار معارفه ومهاراته ضمن تفاعل يستدمج وجدان السائق نحو السلامة المرورية ليتمكن من التصرف السليم في المواقف المختلفة على الطريق بما يحفظ سلامته وسلامة الآخرين مهما كان هذا الآخر (راجلا أم راكبا أما سائقا، أو محيط الطريق).

تأسيسا على ما تقدم فإن البرنامج المقترح يندرج في سياق التأسيس للسلامة المرورية يكون منطلقها تقويم وتعديل الاتجاهات نحو السلامة المرورية اعتمادا على مدارس تعليم السياقة من أجل أجراً كفايات ومحتويات وأنشطة تعليم السياقة بهدف المساهمة البيداغوجية الهادفة في الجهود الحثيثة التي تبذلها الهيئات الوصية بالمسألة المرورية في الجزائر، مستحضرة في ذلك شقين متكاملين أولهما تعليمي يهدف إلى ضخ المعارف اللازمة للسلامة والمرورية والثاني إرشادي يكمل الأول ويرسخ نتائجه تجاوزا لحالة التنافر المعرفي المشروط حدوثها نتيجة التعلّيمات الجديدة لإبدال الاتجاهات غير المرغوبة بأخرى مطلوبة نحو السلامة المرورية وفق ما سبق عرضه من أطروحات نظرية في معرض النقاش المتعلق بتغيير والاتجاهات والتي تجمع على:

- أن تكوين اتجاه نحو موضوع يتطلب أول ما يتطلب معرفة بهذا الموضوع، كما أن تغيير هذا الاتجاه يغلب أن يرتبط بتغيير كمي أو نوعي في هذه المعرفة، وقد تكون هذه الطريقة هي الأكثر استخداما والأوسع انتشارا بين المصلحين والمعلمين وأصحاب الرسالات. (لويس مليكة، 1989، ج2، ص33)
- تغيير سلوك الأفراد يمر عبر تغيير اتجاهاتهم نحو الموضوعات المختلفة وفق منظور السيكولوجيا الاجتماعية وهو ما يحتم التغيير في اتجاه الشخص نحو السلوك، والتغيير في مدركاته نحو اتجاهات الأشخاص الآخرين نحو الموضوعات، وأن هذا التغيير المعرفي ينبغي أن يشمل (1. معارف الفرد عن سلوكه 2. معارف الفرد عن سلوك الآخرين 3. معارف الفرد عن قيم الآخرين 4. معارف الفرد عن حاجات الآخرين 5. معارف الفرد عن نفسه 6. معارف الفرد عن الموضوعات الاجتماعية). (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص193)
- الاتجاه الواحد قد يؤدي وظائف مختلفة ويشرح (كاتز) صعوبة تعديل الاتجاهات على أساس أن الاتجاه يخدم بوصفه أداة يمكن تعديله عن طريق ثواب وعقاب جديدين مع إزالة المتعلقات القديمة، والاتجاه الذي يؤدي وظيفة معرفية يمكن تغييره فقط عن طريق تقديم طرق بديلة لفهم الأحداث التي تحتاج إلى تحديد الاتجاه نحوها، والاتجاهات الدفاعية هي الأصعب في ناحية التغيير ويتحقق تغييرها من خلال إزالة التهديد الكامن، والاتجاهات المعبرة عن القيم يمكن تغييرها عن طريق تغيير القيم الكامنة، و محاولة إقناع الفرد بعدم تطابق اتجاهاته مع حقيقة القيم. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص20)
- وجود طريقين صوب الإقناع وهما الطريق المركزية والطريق الجانبية ويتضمن الطريق المركزي تفكيراً عميقاً ودقيقاً بشأن مضمون الرسالة، ويرتبط هذا الأسلوب بالنواحي المعرفية التي تتطلب تركيز الانتباه لفهمها والتفكير بمضمونها (طريق مركزي)، وهناك الطريق الجاني للتغيير حيث تميل الرسالة إلى خطف الانتباه وتكوين انطباع ايجابي وتصل دون عناء إلى عقل المتلقي، حيث يعتمد أساليب وأدوات بسيطة وسهلة تستهدف التأثير في دوافع الإنسان وانفعالاته، من جانب آخر تؤكد نتائج البحوث أن تغيير الاتجاه الناجم عن معالجة دقيقة وحذرة وذكية لرسالة تمت صياغتها بطريقة مترابطة وموضوعية يكون أكثر ديمومة وأشد مقاومة للتغيير، وأبلغ قدرة على التنبؤ بالسلوك مقارنة بالتغييرات الناجمة عن الطريق الجاني الذي يعتمد معالجة انفعالية للأفكار. (كولن فريزر وآخرون، 2012، ص350)

• هناك حالة من الاتفاق بأن المعرفة بالموضوع لا تعني بالضرورة اكتساب اتجاه جديد فقد نعرف مضار التدخين مع ذلك لا نقلع عنه، (لويس مليكة، 1989، ج2، ص33) وهو ما يشترط التأثير في المكون الوجداني لتغيير معتقداتنا حول الموضوعات وهو ما تستهدفه الجلسات الإرشادية من أجل بناء حالة وجدانية تقبل نحو موضوع الاتجاه، فقد ثبت من كثير من التجارب أن جزءا كبيرا من الاتجاهات التي يحملها الأفراد يتم اكتسابها من خلال الجانب الوجداني دون أي معرفة تؤيد ذلك، فالطفل الذي يحب حزبا أو فريقا معيناً لأن والديه يفضلان ذلك لا توجد لديه في البداية معارف تؤيد ذلك لأنه يكتسبها أو يبحث عنها لاحقا. (عبد اللطيف خليفة، 1992، ص 188)

• أن الفرد يحاول الاحتفاظ باتساق سيكولوجي بين اعتقاداته واتجاهاته وسلوكه أي حالة التكافؤ بين المعرفة والوجدان والفعل، وحين يدرك وجود حالة تناقض بين اعتقاداته واتجاهاته يكون مدفوعا إلى استعادة الاتساق، لذلك فإن تعديل الاتجاه يتعين أن يحدث إذا حصل الفرد على معلومات جديدة لا تتسق مع أفكاره واتجاهه السابق أو إذا كان عدم الاتساق بين اعتقاداته واتجاهه يزداد بروزا، ويفترض (فيسستنجر) أن الناس يعرضون أنفسهم عمدا للمعلومات التي تتفق مع اعتقاداتهم واتجاهاتهم وسلوكهم في الماضي، ولكن الناس أيضا يسعون للحصول على المعلومات التي تفيدهم حتى لو كانت متنافرة مع اعتقاداتهم ومن ذلك أيضا أن الفضول والسعي نحو كل ما هو جديد حتى لو كان محملا بمعلومات غير متسقة مع سابق اعتقاداتنا. (لويس مليكة، 1989 ج2، ص19)

• هناك حالة من الإجماع بين النظريات السيكوساجتماعية أن الغرض من الضخ المعرفي في عملية تغيير الاتجاه لا يهدف فقط إلى إبدال المعلومات بل إلى خلق حالة اللاتوازن التي تعد جسرا حقيقيا بين الاتجاه القديم والجديد، ومن الضروري استصحاب الشق التعليمي الذي يحدث تلك الحالة بجلسات إرشادية تساعد المستفيدين من البرنامج على تجاوز حالة اللاتوازن واللاتساق بين المعرفة القديمة والجديدة.

6.5. الكفايات المطلوبة لمؤطر برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية:

يحتل مؤطر برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية مكانة هامة تجعل منه ركنا رئيسا لنجاح العملية وتشترط لذلك امتلاكه جملة من الاقتدارات والكفايات التي من شأنها أن تمكن له القيام بجملة من الوظائف تتحدد في البرنامج المقترح على النحو الآتي:

- وسيط بين مصادر التعلم والمستفيدين من البرنامج.
 - مشارك في التعبئة الاجتماعية للبرنامج.
 - معد وموظف ومستثمر للعدة التربوية والجلسات الارشادية.
 - مقوم ومطور وشريك في إعداد العدة التربوية والمقاربات الأندراغوجية والبيداغوجية.
 - داعم ومحفز ومشجع للجهود التعليمية نحو المستفيدين من البرنامج.
 - منشط ومسهل للتعلمات وركن وئيس في الضخ المعرفي للمستفيدين من البرنامج.
 - مؤطر لمختلف حلقات ومحاور البرنامج في شقيه التعليمي والارشادي.
 - مدبر للزمان والفضاء التعليمي والارشادي.
- (الفريق التربوي الوطني، مديرية التعليم العتيق ، المغرب وزارة الأوقاف ، 2014)
- وحتى يكون المكون مقتدرا على القيام بتلك الوظائف فإنه يتعين عليه إمتلاك جملة من المواصفات؛ والمواصفة ههنا هي مجموع الكفايات والقدرات التي تشكل دورا من أدوار المكون أو وظيفة من وظائف التكوين وتحديد تلك المواصفات يمر حتما عبر تحليل إجرائي يحددها على نحو دقيق عبر .

1. تحليل منصب الشغل من خلال المهام والأعمال التي يقوم بها المكون.

2. عبر تحليل الحاجات التي يعبر عنها ذوو الاختصاص والفاعلون في الميدان.

(دليل مرجعي، مواصفات المكون في مجال محو الامية ، 2009)

حينها يمكن اشتقاق الكفايات المتطلبة لدى المكون من تلك المواصفات ويضل التركيز منصبا على الكفايات باعتبارها مدخلا من مداخل تأهيل وتدريب المؤطرين، ومسوغ اختيار هذا المدخل أننا نعد اليوم ندبر التكوين كموضوعات جاهزة بل أصبح الاهتمام منصبا أكثر فأكثر على تأهيل موارد بشرية فعالة تحقق الأهداف المنشودة، فالكفاية هي إمكانية تعبئة وتشغيل مجموعة من الموارد (معارف ومهارات ومواقف) بهدف حل فئة من الوضعيات المشكلة.

(دليل مرجعي، مواصفات المكون في مجال محو الامية ، 2009)

تأسيسا على ما سبق فإن تحقيق المخرجات المنتظرة من البرنامج تشترط من مؤطر البرنامج امتلاك جملة من الكفايات المهنية التي تسمح له بتوظيف الموارد التنظيمية والمعرفية والبيداغوجية والتواصلية الذاتية والخارجية بمنهجية رصينة وأداء تربوي مضبوط، واستثمارها في ممارسة مهامه

التأطيرية والتنشيطية مع المستفيدين من البرنامج تحقيقا للمخرجات المنتظرة من البرنامج في شقيه التعليمي والارشادي وهي كفايات تنتظم في جملة من الأبواب أمكن تقسيمها على النحو التالي (الفريق التربوي الوطني، مديرية التعليم العتيق ، المغرب وزارة الأوقاف ، 2014)

➤ **الكفايات التواصلية:** هي قدرة المكون على توظيف مهاراته السابقة في مجال التنشيط والتواصل وتعبئتها في العملية التعليمية التعلمية والعملية الارادية بشكل ملائم قصد تنشيط مجموعة من السائقين المستفيدين من البرنامج وتحفيزهم على التعلم وتوصيف المكتسبات المترتبة عن العملية وهو ما يقتضي من المؤطر امتلاك جملة من القدرات لعل اهمها

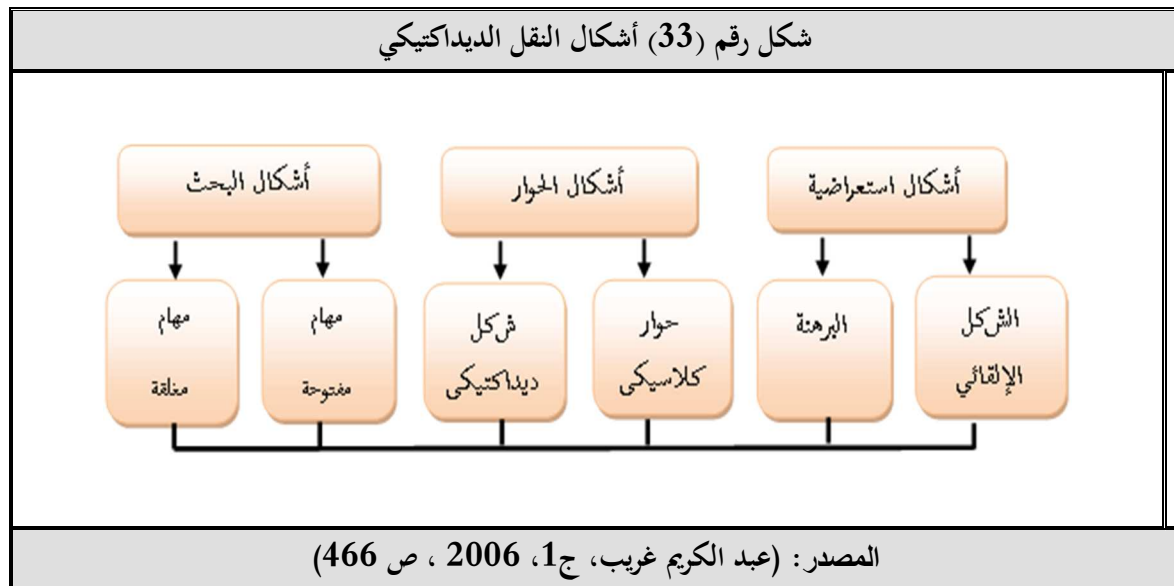
- القدرة على التعبير بوضوح وبلغة سهلة وبسيطة تمكّن للمتلقي فهم المضامين.
- القدرة على توظيف واستثمار التربية الفارقية بين المستفيدين (السن الخبرة ايقاع التعليمات)
- القدرة على تشويق وتحفيز وتشجيع المستفيدين على التعلم والتقويم الذاتي المستمر (الفريق التربوي الوطني، مديرية التعليم العتيق ، المغرب وزارة الأوقاف ، 2014)
- القدرة على التحكم في العلاقة البيداغوجية
- الاهتمام بردود فعل المستفيدين من البرنامج ومن خلال اقتراح إضافات وأنشطة مكملية.
- القدرة على خلق دينامية حيوية لتنمية روح الجماعة من خلال الاصغاء.
- تدبير الفصل وتعددية مستوى السائقين المستفيدين من البرنامج
- تنويع وضعيات التعلم (إلقاء، مفردن، تفاعلي) بغرض تحقيق الهدف المرسوم.
- الاستعمال المتدرج أو الغرضي لمختلف الحوامل وصيغ العمل (عمل فردي، جماعي، داخل مجموعة)

➤ **الكفايات التنظيمية:** هي قدرة المكون على توظيف مكتسباته المعرفية والبيداغوجية وتعبئتها بشكل ملائم في الوقت الملائم قصد تنظيم وإدارة مجموعة السائقين بوضعياتها المختلفة مما يتطلب امتلاك مجموعة من القدرات: (الفريق التربوي الوطني، مديرية التعليم العتيق ، المغرب وزارة الأوقاف ، 2014)

- القدرة على تدبير عملية تأطير البرنامج زمنيا وتربويا وإداريا.
- القدرة على تأطير الأنشطة والجلسات التعليمية الارشادية وفق تدرج يحقق الأهداف المسطرة.
- تصور وضعيات تعبئ عدة وحدات تعليمية مرتبطة بمحاور السلامة المرورية وتمكن له الوصول إلى عدة مصادر تعينه على تهيئة وتحضير أنشطة التعلم وإغناء ثقافته الشخصية ضمن مختلف محاور البرنامج.

- استثمار الوثائق المرفقة والداعمة للبرنامج.
- تخطيط وضعيات التعلم والتكوين تبعاً لمنهجية الوحدات والأنشطة اليداكتيكية.
- العمل وفق مخططات مضبوطة ومبرمجة غير مرتجلة.
- **الكفايات المعرفية:** هي قدرة المكون على توظيف مكتسباته العلمية والمعرفية في مجال السلامة المرورية وتوظيفها وتعبئتها بشكل مندمج في وضعيات تعليمية وهو ما يتطلب امتلاك جملة من القدرات مثل:
- القدرة على الإلمام بالمعارف النظرية والتطبيقية الضرورية المرتبطة بمجال السلامة المرورية.
- القدرة على مواكبة مستجدات المعرفة التربوية اليداغوجية تعليم السياقة.
- القدرة على ضبط المفاهيم التربوية في البرنامج. (الفريق التربوي الوطني، مديرية التعليم العتيق ، المغرب وزارة الأوقاف ، 2014).
- القدرة على الإلمام بقواعد النصح والارشاد المروري وتوظيف التقنيات المسهلة لذلك.
- القدرة على الإلمام بخصائص السائق النفسية والاجتماعية واستثمارها في تطبيق البرنامج.
- **الكفايات اليداغوجية :** هي قدرة المؤطر على توظيف مكتسباته اليداغوجية والأندراغوجية وتوظيفها بشكل مندمج في العملية التعليمية التعلمية ضماناً لجودة التعلم وهو ما يتطلب امتلاك جملة من القدرات مثل:
- القدرة على توظيف المقاربة بالأهداف والمقاربة بالكفايات في مجال السلامة المرورية.
- القدرة على تخطيط الأنشطة التعليمية والتعلمية .
- القدرة على إعداد الأهداف التعليمية بمختلف صنوفها وفق مخطط يحترم خصوصيات الفئة المستهدفة بالبرنامج
- القدرة على إبداع وتوظيف وسائل تعليمية تسهل تمثل مبادئ السلامة المرورية.
- القدرة على التدرج والتسلسل في بناء التعلم.
- القدرة على فهم بنية الوحدات المشكلة للبرنامج في شقه التعليمي وارتباطاتها البينية من أجل تسهيل توظيفها.
- القدرة على ضبط الفروق الفردية بين المستفيدين من البرنامج وتكييف ممارساته التعليمية العلمية بناء على ذلك

- القدرة على بناء أدوات التقييم وتتبع نتائجه واستثمارها (الفريق التربوي الوطني، مديرية التعليم العتيق ، المغرب وزارة الأوقاف ، 2014).
- القدرة على النقل الديداكتيكي وإتقان أشكاله الميسرة لتوصيل المحتوى التعليمي للبرنامج وتحقيق الأهداف وهي تتنوع بين أشكال ثلاثة رئيسية (1. الشكل الاستعراضي forme expositif وهو الشكل الذي يسير فيه المكون بنفسه عملية التعليم والتعلم عن طريق تدخله المباشر عبر طريقتين مختلفتين طريقة الإلقاء التي تعتمد على الاخبار اللفظي وطريقة البرهنة التي لا يكتفي فيها بالتلفظ اللغوي بل تدعمه بطريقة مرئية بواسطة أدوات ووسائل مساعدة كوسيط بين المكون والمستفيدين . 2. الشكل الحواري forme de dialogue هو الشكل الذي يسير فيه كل من المكون والمتكون سيرورة التعليم والتعلم عن طريق الحوار الكلاسيكي -مناقشة - او الحوار الديداكتيكي المنظم .3. شكل المهام: forme des activités يعتمد هذا الشكل من النقل الديداكتيكي على مبدأ تسيير التلميذ لعملية التعليم والتعلم انطلاقا من مهام وأنشطة بينما يكتفي المكون بدور المنشط والمساعد وتقسيم إلى مهام مفتوحة تتطلب أعمالا متنوعة ومهام مغلقة تعتمد أسئلة محددة ينبغي ان يجيب عليها المتكون بدقة (عبد الكريم غريب، ج1، 2006 ، ص 466) ويقدم "ديكورن" الرسم التالي لتوضيح هذه الأشكال الثلاثة من النقل الديداكتيكي:



جدول رقم (45) المواصفات المطلوبة لدى المكون في برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية:

المواصفات	المعنى
مدبر للعمليات التربوية وأنشطة البرنامج التعليمية	المكون طرف رئيس في البرنامج وعامل مهم لنجاحه وهو ما يتطلب حسن تدبير الفعل التربوي في سيرورته انطلاقاً من تحديد خصائص الفئة المستهدفة وإعداد فوج التكوين قبل تحليل وتحديد حاجياته التعليمية وإعداد المادة الملائمة والوضعية التعليمية التي من شأنها بلوغ الأهداف المحددة في البرنامج فضلاً عن تدبير فضاء وزمن التعلم دون إغفال شكل العمل الديداكتيكي الملائم لكل نشاط وإعداد حذاذة الدروس وتحديد وتوفير العدة البيداغوجية والديداكتيكية المسهلة لبلوغ التعلّيمات المنشودة
مرشد	يقدم البرنامج المقترح استناداً إلى مبادئ الانطلاق والغايات المستهدفة مقترحاً يخرج بالمكون من تلك الصورة النمطية إلى محاولة توظيف واستثمار العلاقة التي يكونها مؤطر البرنامج مع المستفيدين من البرنامج القيام بدور المرشد في سيرورة التكوين من أجل مساعدتهم على الاستبصار والتفكير بعمق في مسألة السلامة المرورية وآليات تحقيقها اعتماداً على محاور ثلاث أولها توعوي تنقيفي يستهدف إحاطة المكون بالعوامل النفسية والاجتماعية ذات الصلة بفعل السياقة والسلامة المرورية أما الثاني فيستهدف توظيف تقنيات من أجل تعديل السلوكات اللامرغوبة والثالث يستهدف التحصين والتلقيح من كل ما من شأنه التأثير في ممارسات السائق بعد الفراغ من الدورة التكوينية التي يقدمها البرنامج المقترح
فاعل اجتماعي	ليست قيادة المركبة مجرد أفعال تقنية تلبس ثوب المهارة بالممارسة لكنها فعل اجتماعي بامتياز يتمثل فيه السائق قيم المجتمع ومعاييره التي تشكل روح القوانين الناظمة لحركة السير وكل خروج عنها هو في الحقيقة مخالفة لتلك القيم، فمنها الدين الذي حث على المحافظة على النفس والمال ومنها الاخلاقي الذي حث على احترام الكبير والشيخ المسن ومرافقة الصغير غير الراشد، لذا فإن المكون باعتباره واحداً من أفراد هذا المجتمع يقع عليه واجب ربط التعلم بالمحيط باعتباره مورداً رئيسياً للتعلّيمات ويشارك بفاعلية في تعبئة المحيط للمساهمة في التقليل من حوادث السير عبر تفعيل مبادئ السلامة المرورية كما يرصد بدقة أبرز المظاهر والممارسات السلوكية لتكون محور تعلّيمات المتكويّن وينصت بإمعان لاحتياجات البيئة مقدماً النصيحة والإرشاد من أجل توظيف التعلّيمات في الوضعيات الملائمة
مهني (احترافي في عمله)	تجاوزاً لحالة الاختفاق التي تقدمها مدارس تعليم السياقة في صورتها الراهنة ينبغي على المكون أن يوظف أساليب وتقنيات تتجاوز الممارسات البسيطة والارتجالية إلى العمل وفق خطط منظمة تعتمد على مرجعيات نظرية ومنهجية في بيداغوجيا تعليم الساقّة
مكون للسائقين	المكون يسعى إلى تلبية حاجيات المستفيدين أو مراكز اهتمامه ويجعل هذه الحاجات محور انطلاق النشاط التكويني الخاص بالسائقين الذين تسحب منهم رخص السياقة لذلك فإن عملية التكوين تقتضي من المكون ضخ جملة من المعارف التي من شأنها تلقيح السائقين بالمبادئ العامة والخاصة التي تساعد على حسن التعلم والتوظيف الأمثل للتعلّيمات كما يتعين على المكون جعل التعلم متصلاً بالواقع المروري تبعاً لبيئة المتكويّن ومبنياً على وضعيات فعلية متصلة بالممارسة العملية وتجارب المتكويّن
منشط (تواصلي)	يقدم البرنامج مدارس تعليم السياقة بوصفها حلقة تجرّي بها عملية تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تتلقف مندخالاتها من المجتمع وتدمج مخرجاتها فيه لذلك يتعين على المكون أن يفتح قنوات التواصل مع المستفيدين ومحيطهم والفاعلين في المسألة المرورية والمتدخلين كما أنه ينشط وضعيات التواصل لخلق الرغبة لدى السائقين وتحفيزهم على الاندماج في الأنشطة فردياً وجماعياً لتمثل التعلّيمات المستهدفة من البرنامج
مقوم	تقتضي عملية تعديل الاتجاهات النفسية ضحاً معرفياً في شأن السلامة المرورية تستصعبه مرافقة إرشادية لذلك يتعين على المكون بناء وضعيات واستعمال عدة تمكنه من تشخيص مواصفات ومؤهلات الفئة المستهدفة وتتبع سيرورة فعل التعلم والتكوين وفحص مواصفات ومؤهلات الفئة المستهدفة وتتبع سيرورة فعل التعلم والتكوين وفحص نتائج واتخاذ القرارات الملائمة لتعديله وتحسينه أو دعم المكاسب وتثبيتها
المصدر: (دليل مرجعي، مواصفات المكون في مجال محو الامية ، 2009)	

جدول رقم (46) الكفايات المطلوبة لتحقيق المواصفات والمؤشرات المعتمدة لقياس مدى تحققها

المؤشرات	موارد الكفايات	الكفايات	يدبر العمليات وأنشطة البرنامج التعليمية
<ul style="list-style-type: none"> ● خطة مفصلة حول الأنشطة التعليمية والجلسات الإرشادية ● إعداد مطبوعات ورقية - كراس متكون - ● الوثائق التكوينية المساعدة على تقويم التعلمات ● جذاذات مذكرات الدروس واستعمال الزمن ● القدرة على إعداد أهداف تعليمية وفق مخطط يحترم الفروق الفردية ● القدرة على النقل الديدائيني 	<ul style="list-style-type: none"> ● التعرف على توجهات الهيئات الوصية بالنقل وتكوين السائقين والوثائق المعمول بها من أجل تدبير العملية إداريا ● التعرف على خصوصيات الفئة المستهدفة من أجل تحديد الغايات وتخطيط التكوين زمنيا وتربويا ● القدرة على تحضير خطة عمل او برمجة محددة للأنشطة ● التمكن من التدبير الزمني والتربوي للخصص التكوينية 	<p>يدبر عمليات التكوين زمنيا وتربويا وإداريا</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ● يتوفر المكون على الوثائق والدلائل والمراجع المعتمدة في مجال التربية المرورية وتعليم السياقة. ● يستثمر هذه الوثائق والمناشير في بناء الحصص التكوينية والوضيعات التعليمية. 	<ul style="list-style-type: none"> ● التعرف على المناشير والوثائق الرسمية ذات الصلة بتعليم السياقة ● مواكبة المستجدات المعرفية والتربوية ذات الصلة بتعليم السياقة ● المتقتضيات التشريعية والتنظيمية المتعلقة بقانون المرور والمعالجات القضائية الخاصة بالجرح والجنايات على الطريق 	<p>يستثمر الوثائق الأساسية والداعمة للبرنامج</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ● يحول في دروسه أنشطة الكفايات إلى وضيعات مشكل ذات دلالة بالنسبة إلى الفئة المستهدفة بالبرنامج. ● يبنى ويخطط للعملية التكوينية انطلاقا من الكفايات المستهدفة . ● يظهر من خلال الجذاذات - المذكرات - الكفاية المقرر تحقيقها في كل نشاط. 	<ul style="list-style-type: none"> ● الإلمام بمبادئ ومرجعيات المقاربات البيداغوجية الملائمة لضخ المعارف المرورية وتعليم السياقة. ● القدرة على بناء حصص تكوينية تخطيطا وتنفيذا مبنية على مقارنة سليمة . ● معرفة التدرجات والخطوات المنهجية المتبعة في إعداد وتنفيذ مواد ووحدات البرنامج التعليمية ● التمكن من إعداد الجذاذات - المذكرات - وشبكة الدروس وبطاقة المتابعة. 	<p>يبنى وضعية التعلم وفق المقاربة بالكفايات تبعا لطبيعة النشاط الديدائيني</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ● برمجة جلسات إرشادية ضمن الشق الإرشادي للبرنامج لتبصير السائق بأثر العوامل النفسية والاجتماعية على سلوك السياقة. ● توظيف تقنيات إرشادية لزيادة استبصار السائق بالعوامل المؤثرة في سلوك السياقة ● 	<ul style="list-style-type: none"> ● معرفة وفهم سيكولوجية السائق (المواقف والسلوك) ● معرفة آلية خرق وعدم احترام القانون. ● معرفة العوامل النفسية والاجتماعية ذات التأثير في سلوك السائق ● القيم المجتمعية وعلاقتها بسلوك السياقة. ● التمثلات الاجتماعية وعلاقتها بالسلامة المرورية. 	<p>فهم آليات تشكل سلوك السائقين وتأثيرها بمعارفهم حول السلامة المرورية وحالاتهم الانفعالية ضمن حلقة ترتبط بقيم المجتمع وتمثلاته للسلامة المرورية</p>	مؤشر
<ul style="list-style-type: none"> ● برمجة جلسات إرشادية تتراوح بين الترويج في احترام قواعد المرور والترهيب من مخالفتها باستخدام تقنيات ووسائط وقصص وغيرها من الأساليب 	<ul style="list-style-type: none"> ● حجم حوادث السير يوميا وفصليا سنويا في الريف والحضر بالجزائر ● معدلات ضحايا حوادث الطرق في الجزائر وعالميا 	<p>استثمار العلاقة بالمتكويين من أجل مساعدتهم على الاستبصار والتفكير بعمق في الأزمة المرورية</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ● تصميم جلسات إرشادية مصاحبة للبرنامج التعليمي ● تخطيط وتنفيذ الجلسات الإرشادية باستخدام التقنيات المناسبة ● بناء جسور للثقة بين المكون والفئة المستهدفة بالبرنامج 	<ul style="list-style-type: none"> ● معرفة طبيعة مفهوم الاتجاهات النفسية ومكوناته الجزئية ● الإحاطة بطرق وأساليب الاقتناع لتعديل المعارف اللامرغوبة والحفاظة المتعلقة بالسلامة المرورية الإحاطة بتقنيات الارشاد النفسي من أجل إزالة حالة التنافر أو اللاتساق المعرفي ● الإحاطة بتقنيات تعديل السلوك 	<p>توظيف تقنيات الضخ العرفاني وتعديل السلوك من أجل تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية</p>	

(التصميم وتقييم الفاعلية)

مكون للسائقين	مهام (احترافي في عمله)	فاعل اجتماعي		
<ul style="list-style-type: none"> • استشارك أخصائي سيكولوجي ، شرطي ، دركي إمام مسجد في الجلسات الإرشادية لإضفاء مسحة مجتمعية على التكوين 		<ul style="list-style-type: none"> • استثمار معطيات المحيط المباشر والمستجدات المحلية والوطنية المتعلقة بالسلامة المرورية في التكوين 	<ul style="list-style-type: none"> • استثمار معطيات المحيط المروري وخصائصه في عملية التكوين • استغلال بعض قصص حوادث السير من محيط المتكويين وتوظيفها في تهيئة وضعيات التعلم • استغلال بعض المناسبات (اليوم العالمي لحوادث المرور، الأسبوع العربي للوقاية من حوادث الطرق، العقد العالمي للسلامة المرورية) 	
		<ul style="list-style-type: none"> • معرفة مبادئ ومرامي استثمار المؤسسات الرسمية واللا رسمية في البرنامج • معرفة المتدخلين أو المساهمين في السلامة المرورية وتمييز أدوارهم ومهامهم 	<ul style="list-style-type: none"> • المساهمة في تأطير جلسات مع (إمام مسجد، شرطي، دركي، ضحية حادث مرور) • تأطير جلسات إرشادية لطلاب المدارس حول حوادث المرور 	
		<ul style="list-style-type: none"> • يساهم في الحملات التحسيسية والتعبئة والتشجيع على حسن تمثيل قواعد السير والتحسيس بأزمة حوادث المرور وآثارها 	<ul style="list-style-type: none"> • الانفتاح على المحيط المباشر المحلي والجهوي ورصد انشغالاته المرورية 	<ul style="list-style-type: none"> • يبرهن المكون على مشاركته ومساهمته في التعبئة من خلال عدد الحملات التحسيسية المنجزة واللقاءات التي تم تنشيطها
		<ul style="list-style-type: none"> • العمل وفق مخططات مضبوطة ومبرجة غير مرتجلة وربط كل نشاط بمرجعية نظرية او منهجية توظف اختياراته 	<ul style="list-style-type: none"> • يستطيع ان يتبنى خطط وبرامج علم • يراعي إمكانيات وحدود عمله • يستطيع تقديم تفسير لاختياراته • يستطيع إحالة أنشطته إلى مرجعيات نظرية ومنهجية 	<ul style="list-style-type: none"> • يفسر اختيار معين بالرجوع إلى مرجعية محددة منهجيا ونظريا • يظهر المكون من خلال عمله قدرته على التخطيط وتحديد الاهداف وفق برمجة منظمة • الاستعانة بذكرات الدروس لتسير العملية التعليمية • تفسير وضعية فوج التكوين
		<ul style="list-style-type: none"> • توسيع معرفه النظرية والعملية والميدانية من أجل تحقيق أهداف البرنامج وتخريج سائقين مهرة مشبعين بقيم السلامة المرورية 	<ul style="list-style-type: none"> • توسيع رقعة القراءات في مختلف المراجع والكتب ذات الصلة بالموضوع • متابعة مستمرة لخصيلة الحوادث محليا و جهويا وطنيا وعالميا • متابعة مستجدات بيداغوجيا تعليم السياقة • إثراء البرنامج بوسائل إعلامية تخدم موضوع تعديل الاتجاهات 	<ul style="list-style-type: none"> • توظيف مراجع في عنصر القراءات الإثرائية • تنوع في مصادر البرنامج وخلفيته النظرية • ربط محتوى البرنامج بخصوصيات البيئة المحلية من أجل تحقيق أهداف البرنامج
		<ul style="list-style-type: none"> • يوظف مقارنة منفتحة على واقع السلامة المرورية في البلاد وسبل تحسينها وتوظيف تمثلات وتجارب الفئة المستهدفة بالتكوين ومحيطها 	<ul style="list-style-type: none"> • ربط التعليمات بتجارب المستفيد من البرنامج • تحقيق تلاؤم بين التعلم والمحيط • معرفة خصوصيات محيط المتعلم • بناء التعليمات انطلاقا من حالات وظواهر 	<ul style="list-style-type: none"> • يدبر المكون نشاط حول تجارب المستفيدين • يوظف المحيط كمورد للتعلم • يساعد على التواصل الأفقي بين المشاركين حول تجاربهم • بناء نشاط التكوين انطلاقا من وضعية مشكل • استثمار حالات لتقدم مفاهيم، سلوكات، قيم، مواقف

(التصميم وتقييم الفاعلية)

معايير	استخدام طرق تسهل تمثل التعلم وحسن توظيفها من خلال الإحاطة بمادئ بيداغوجيا تعليم السياقة وأشكال العمل الديداكتيكي الملائمة لكل نشاط تكويني	<ul style="list-style-type: none"> ● الإحاطة بموضوعات (الأهداف، المناهج، الوسائل) ● البيداغوجية في تعليم السياقة ● التمرکز حول المتعلم واستنفاذ معارفه ومهاراته واتجاهاته لمواجهة مشكلة المرور واتخاذ القرار المناسب ● بيداغوجيا الخطأ واعتبارها منطلقا للتعليم وأمرًا طبيعيًا ● يترجم سعي المستفيد للوصول إلى المعرفة والتحكم في المهارة المستهدفة 	<ul style="list-style-type: none"> ● إشراك المستفيدين في عملية التعلم واتخاذ القرارات المتعلقة بواقعهم المروري ● جعل المستفيد قادرًا على النقد الذاتي لسلوكيات خارقة لقانون المرور ● خلق الفضاء التربوي المناسب لحسن التعلم من أجل اتخاذ القرار السليم في الواقع المروري المعيش ● إكساب المتعلم موارد معرفية ومهارية تقوم بتعبئتها بفعالية وإدماجها لحل وضعية أو وضعيات معقدة ومتنوعة
	معرفة خصوصيات الفئة المستهدفة ومراعاة مبدأ الفروق الفردية	<ul style="list-style-type: none"> ● معرفة البيداغوجيا الفارقية ● القدرة على التمييز بين المستفيدين من ناحية القدرات ● الميل الاستعدادات ● تفريد التكوين 	<ul style="list-style-type: none"> ● تفريد التعلم المنطلقة من العام إلى الخاص أو من السهل إلى الصعب وتنويع الأنشطة وتكاملها بشكل يثري الخصوصية والتفرد ● يستطيع المكون التمييز بين مستويات المستفيدين ● تكييف التعلم مع الفروق الفردية ● يعمل على تقليص الفروق بين المستفيدين
معايير	يوظف تقنيات التنشيط والتواصل داخل جماعة المستفيدين ويقوم بتدبير التفاعل داخل أعضاء المجموعة ودمج أنشطة ترفيهية ومكملة للتعلم داخل فضاء التعلم	<ul style="list-style-type: none"> ● الإلمام بتقنيات التواصل داخل فضاء التعلم وتدبير جماعة المستفيدين ● التمكن من توظيف تقنيات التنشيط ● معرفة آليات ضبط سلوك جماعة المستفيدين وآليات التفاعل الفعال ● معرفة بعض الأنشطة الترفيهية المكملية للتكوين ● التمرس بأسالي تطبيقها 	<ul style="list-style-type: none"> ● يدبر جماعة المستفيدين بكيفية منظمة ● توظيف طرق تدريس تمكن أعضاء الجماعة من التفاعل والمشاركة ● المساعدة على التواصل الأفقي بين المستفيدين ● تشجيع الجميع على المشاركة ● جرد وإعداد تقارير عن الأنشطة المكملية
	يبنى أدوات متنوعة للتقويم وفق أنماطه المختلفة ووضعياته في سيرورة التكوين	<ul style="list-style-type: none"> ● يتعرف على مفهوم التقويم الشامل المستمر التشخيصي ● التكويني التنبؤي و النهائي... الخ ● يتمرس في بناء أدوات التقويم حسب كل نمط 	<ul style="list-style-type: none"> ● يبنى المكون أدوات تقويم متنوعة (شبكة ملاحظة ، رواثر، اختبارات، أسئلة... الخ)
معايير	يتتبع نتائج التكوين وآثاره على المستفيدين من البرنامج	<ul style="list-style-type: none"> ● يتعرف على دلائل للتبع والتقويم الخاصة بالمكون ● يتمرس على كيفية الاستفادة من أدوات التقويم 	<ul style="list-style-type: none"> ● بناء عدة للتقويم والمتابعة ● وجود قاعدة للمعطيات من أجل القيام بالتقويم الدقيق
	معالجة معطيات عملية التقويم واستثمار نتائجها لاتخاذ قرارات تصحيحية (دعم) في ضوء النتائج المحصلة أو تدبير جلسات ارشادية لإزالة حالة التنافر الوجداني من خلال تقنيات متنوعة في أهدافها	<ul style="list-style-type: none"> ● التعرف على طرق تحليل النتائج المترتبة عن عملية التقويم وطرق قراءتها واستخلاص النتائج والقرارات ● التعرف على مفهوم الدعم وبيداغوجيا الدعم 	<ul style="list-style-type: none"> ● يتوفر المكون على عدة تقويمية لمتابعة سيرورة التعلم ● تدوين ملاحظات حول المسار الشخصي لكل مستفيد ● إعداد تقارير حول نتائج أدوات التقويم
المصدر: (دليل مرجعي، مواصفات المكون في مجال محو الامية ، 2009)			

سادسا: تقييم فاعلية البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية:

1.6. إجراءات الدراسة الميدانية

يروم الباحث من خلال العناصر الفرعية ضمن هذا المبحث تفصيل سيرورة البحث الميداني الذي شكل مفصلا هاما من مفاصل الدراسة الموسومة بـ "بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية"، من أجل ذلك ارتسمت معالم هذا العنصر بما يُمكن المُطلع على هذا الجهد من تتبع مراحل الشق الميداني من الدراسة الذي انطلق من لحظة الفراغ من إعداد البرنامج وعرضه على المحكمين إلى لحظة الفراغ من التنفيذ وتوزيع الأدوات على أفراد العينة.

1.1.6. المنهج:

أورد الأستاذ "بشير معمري" في ورقة بحثية تم إرسالها عبر البريد الإلكتروني بعنوان " أي منهج بحث يلائم البحث في برامج الإرشاد النفسي " وهي ورقة بحثية جمعت شتات الأخطاء التي يقع فيها عدد من الباحثين لحظة اختيار المنهج الملائم للدراسات التي تعتمد على اختبار فاعلية البرامج الارشادية وسواها، واستنادا إلى مضمون الورقة البحثية وسواها من المراجع المهمة بمنهاجية البحث في العلوم السيكولوجية اعتمد الباحث المنهج شبه التجريبي، حيث "يلجأ عدد كبير من الباحثين في مجال البحوث السيكولوجية والتربوية إلى استخدام ذلك النوع من البحوث ذات الصبغة شبه تجريبية" (رشدان المطرفي، 1424هـ، ص123)، واعتمادا على التصميم شبه التجريبي بالمجموعة الضابطة والقياس البعدي تم التحقق من فرضيات الدراسة للبحث في فاعلية البرنامج المقترح في تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية عبر اختبار إجرائي لمعرفة العلاقة بين المتغير المستقل وهو البرنامج المقترح، والمتغير التابع وهو اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية وذلك عبر التحقق من منطوق الفرضيات التي سبق عرضها في الفصل الأول من الدراسة والتي تبحث في دلالة الفرق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية، وهو تصميم يصنف ضمن التصميمات التجريبية القوية إذا ما روعيت فيه عوامل الصدق الداخلي للتجربة وهو ما عكف على ضبطه الباحث عند اختيار عينة الدراسة التجريبية التي تم سحبها بطريقة عشوائية بعد أن أثبتت نتائج القياس القبلي تكافؤ أفراد العينة.

2.1.6. العينة ومجتمع الدراسة:

منذ لحظة التفكير في تصميم برنامج لتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية لازمت الباحث فكرة تقديم مقترح جاد للهيئات الوصية بالسلامة المرورية، تسهم في التقليل من حوادث المرور على طرقاتنا، رغم اهتمام الباحث المسبق بموضوع السلامة المرورية ونشاطه البحثي ضمن فرقة

بحث cnepru الموسومة بـ "السلامة المرورية في الجزائر بين التنظيم المؤسسي ونماذج التنشئة الاجتماعية" تحت إشراف الأستاذ الدكتور براهيم الطاهر بجامعة محمد خيضر بسكرة، فقد كان لتلك العوامل الأثر البارز في اختيار عينة الدراسة، التي ترتبط أساسا بمواصفات المجتمع الذي سحبت منه، ومراعاة لخصوصيات الواقع المروري في الجزائر في بعده الرسمي واللا رسمي، حيث يجري منذ سنوات الحديث عن تعديلات في الإطار التنظيمي لتكوين السائقين داخل مدارس تعليم السياقة، واعتماد نظام المخالفات المرورية باستخدام النقاط، وصدور المراسيم النازمة للعمل بتلك المقترحات (الملحق رقم 05) غير أن الواقع لا يعكس كل تلك المقترحات ولا تزال الوضعية التنظيمية لمنح رخص السياقة ومدارس تعليم السياقة على حالها، عطفًا على هذا الواقع حاول الباحث تقديم رؤية علمية تساهم في تحسين الواقع المروري من خلال التركيز على واحد من أهم مفاصل السلامة المرورية المتعلق بسحب رخص سياقة المخالفين لنظام السير بوصفه إجراء رادعا للسائقين المخالفين، غير أن الواقع المروري لم يتغير، واكتضت لجان سحب الرخص بالسائقين المخالفين فعلى سبيل المثال تتم أسبوعيا في ولاية بسكرة مثلا معالجا نحو (600) حالة لسحب رخص السياقة، وفي دائرة طولقة تعقد لجنة سحب رخص السياقة بشكل دوري كل أسبوعين وتتم معالجة نحو (150) ملف في كل جلسة، كثير من تلك الحالات مر باللجنة أكثر من مرة، وهو ما جعل الباحث يفكر جديا في التعامل مع هذه الفئة من السائقين بما أن سلوكياتهم على الطريق تخالف لوائح وقواعد السلامة المرورية، وهو ما يعكس ضمنا اختلال اتجاهاتهم نحو السلامة المرورية.

تأسيسا على ما تقدم من معطيات حول واقع السائقين المخالفين للوائح السلامة المرورية تحددت معالم عينة الدراسة، وهي تقديم البرنامج المقترح إلى فئة من السائقين ممن تم سحب رخص سياقتهم لأكثر من مرة، بما أن قانون سحب رخص السياقة الحالي أثبت عدم نجاعته من جهة الأثر المتوقع وهو الردع عن العود إلى مخالفة قواعد السلامة المرورية، ومن جهة الناحية التأديبية بما أن بعض الحالات التي قابلها الباحث كشفت أن الخطأ المرتكب لم يكن عن قصد، وأنهم يتعرضون لأول مرة لسحب رخصة السياقة، وهو العيب الذي يعترف به حتى أولئك الذي أوكلت لهم مهمة سحب الرخص من السائقين المخالفين وهذا ما جاء على لسان المكلف بالوقاية في الطرقات بالمديرية العامة للأمن الوطني، العميد الأول للشرطة أحمد نايت حسي ، لدى تدخله على أمواج القناة الثالثة للإذاعة الوطنية أن تطبيق نظام رخصة السياقة بالنقاط ومراجعة الإجراءات العقابية لقانون المرور يندرجان ضمن الشروط الأساسية للتقليل من عوامل خطر وقوع حوادث المرور...وبعد التذكير

بأن نظام العقوبات الحالي المطبق على السائقين المخالفين يقوم أساسا على السحب الفوري لرخصة السياقة ودفع غرامات جزافية، اعتبر العميد الأول نايت الحسين أن هذا النظام يعد "غير منصفاً" مع السائقين الذين يرتكبون مخالفة لأول مرة عن غير قصد "لأنه تسلط عليهم عقوبات مماثلة لتلك المسلطة على السائقين المخالفين المعودين لقانون المرور"، (الوكالة الجزائرية للأمناء) ورغم صعوبة الإجراء للحصول على عينة من المتطوعين وامتداد الحيز الزمني الذي دام أكثر من أربعة أشهر من الانتظار فكر الباحث خلالها عدة مرات في البحث عن حلول إجرائية بديلة لمشكلة عدم توفر العينة، لازمتها صعوبة التعاون مع الهيئات الإدارية والأمنية من أجل تسخير عينة تجريبية لاختبار فاعلية البرنامج بما أن المسألة تتجاوز صلاحياتهم ولا يمكنهم فرض أمر لا يحدده القانون، ومع تردد الباحث على الهيئات ذات الصلة بالموضوع - يتم بشكل دوري إعلان قائمة بأصحاب رخص السياقة المسحوبة الواردة إلى المصالح الإدارية لدائرة طولقة ومقر ولاية بسكرة حيث تعقد لجان سحب رخصة السياقة - والتواصل مع السائقين أمكن الحصول على عينة متزامنة من السائقين بلغ عدد أفرادها (32) سائقا من ساكنة مدينة طولقة (36 كم غرب مدينة بسكرة) أبدوا استعدادهم للتعاون من أجل تنفيذ البرنامج والتحقق من فاعليته في تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وقد جرى التحقق من تكافؤ أفراد العينة من خلال التطبيق القبلي لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، حيث أشارت نتائج المعالجة الإحصائية لبيانات القياس القبلي عدم وجود تباين دال إحصائي بين مجموعتي الأفراد الذين تم تقسيمهم عشوائيا إلى مجموعتين تكون إحداها ضابطة والأخرى تجريبية وباستخدام القرعة تم اختيار أفراد المجموعة الثانية لتكون العينة التجريبية للدراسة والأخرى مجموعة ضابطة.

3.1.6. تصميم البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية:

وفق مجموعة المبادئ والمنطلقات التي سبق عرضها انتظم عمل الباحث من أجل تصميم الوحدات التعليمية والجلسات الإرشادية للبرنامج المقترح، وقد تحددت الخطوة الأولى نحو تصميم البرنامج بتحديد الوحدات التدريسية والدروس المقترحة ضمن البرنامج، وفي السبيل إلى ذلك اتسعت رقعة التشاور والنقاش مع عدد من ممارسي تعليم السياقة حول الأفكار الأساسية لإصلاح تكوين السائقين في الجزائر، ووزعت على أصحاب مدارس تعليم السياقة التي أمكن للباحث التواصل مع أصحابها سؤال إستبيان محدد تضمن سؤالا محوريا وهو تقديم مقترح لبرنامج يمكن من خلاله تزويد السائقين المخالفين لقواعد السير بالمعارف اللازمة لتحقيق المطلب السلامة المرورية وتقويم سلوكه

على الطريق بما يتوافق مع قواعد السلامة المرورية، وهو الإجراء الذي سمح بتشكيل فكرة نواة حول بنية البرنامج في شقه التعليمي وتحديد محتوياته بالإضافة إلى عدد من المراجع ذات الصلة بالموضوع والتي شكلت لاحقاً كتب للقراءة الإثرائية اعتمدها الباحث في تنفيذ البرنامج وزعت نسخة منها في قرص مضغوط على السائقين وهي على النحو الآتي:

1. محمد سعد الدين بيان (2010)، التربية المرورية مدخل في إعداد المعلم.
2. رشدان المطرفي (1424هـ)، أثر تدريس وحدة مقترحة للسلامة المرورية في أكساب التلاميذ الصف الأول ثانوي بعض مفاهيم ومهارات السلامة المرورية.
3. عبد العزيز الهزاع، (2004) برامج مدارس تعليم قيادة السيارات ودورها في زيادة الوعي المروري.
4. خليل الزيان (2012) فعالية برنامج بالرسوم المتحركة في إكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلبة المرحلة الأساسية بغزة.
5. عبد الله النافع (1409هـ) إدخال تعليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسطة في التعليم العام.
6. محمد المقرري (1421هـ) السلامة المرورية لتلاميذ المدارس.
7. محمد البقمي (2000) التخطيط التعليمي للسلامة المرورية في المرحلة الثانوية.
8. عدرابي عبد الرحمان (2011) أخلاقيات الطريق.
9. سلطة الطرق والمرور، ويلز roads and traffic authority كتيب مؤهلات السائق.
10. سلطة الطرق والمرور، ويلز roads and traffic authority كتيب نظام السير.
11. The Department of Transportation and Public Works, Highway Safety كتيب السائق.
12. المرصد الوطني للإعلام والتكوين والتوثيق والدراسات حول سلامة المرور (1999) دليل الشاب والطريق.
13. نبيل صقر (2009) حوادث المرور نصا وفقها وتطبيقا.
14. مختار المنيعي (2001) دليلي في تعلم السياقة وقانون الطرقات.
15. المرصد الوطني للمرور / الديوان الوطني للحماية المدنية / الجمعية التونسية للخبراء في مادة السيارات وحوادث المرور والجامعة التونسية لشركات التأمين (2001) دليل السائق.
16. محسن بن عيسى (2010) التربية المرورية.
17. وزارة التربية الوطني والتعليم العالي والبحث العلمي وتكوين الأطر قطاع محاربة الأمية والتربية غير النظامي، دليل المكون في مجال التربية الطرقية.
18. وزارة التربية الوطني والتعليم العالي والبحث العلمي وتكوين الأطر قطاع محاربة الأمية والتربية غير النظامي، التكوين الأساسي في مجال التربية الطرقية.

19. أمر رئاسي رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق ل 22 يوليو سنة 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 45، ص ص (4 - 13).
20. أمر رئاسي رقم 15-71 المؤرخ في 09 صفر 1391 الموافق ل 09 أبريل 1971، المتضمن قانون المرور، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ص ص (482 - 515).
21. أمر رئاسي رقم 107-74 المؤرخ في 22 ذي القعدة 1394 الموافق ل 06 ديسمبر 1974، المتضمن قانون المرور، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ص ص (1306 - 1339).
22. قانون رقم 01-84 المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1404 الموافق ل 02 يناير سنة 1984 المعدل لبعض مواد الأمر أمر رئاسي رقم 107-74 المؤرخ في 22 ذي القعدة 1394 الموافق ل 06 ديسمبر 1974 ، المتضمن قانون المرور، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ص ص (4 - 6).
23. قانون رقم 87-09 المؤرخ في 11 جمادى الثانية 1407 الموافق ل 10 فبراير سنة 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ص ص (225 - 239).
24. قانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ص ص (4 - 20).
25. قانون المرور في ضوء الممارسة القضائية (2013): الكتاب الأول القواعد العامة للمرور/ الكتاب الثاني أحكام متعلقة بالمركبات/ الكتاب الثالث : أحكام متعلقة بالسائقين.

اعتماد على ما تقدم تشكلت الخطوط العريضة للبرنامج في شقه التعليمي عبر تحديد الوحدات والبطاقات والدروس المقترحة التي تم عرضها على ممارسي تعليم السياقة، وقد أجمع السادة أصحاب مدارس تعليم السياقة على أن البرنامج المقترح أوسع وأشمل من البرنامج الذي تقترحه وزارة النقل، وأقدر على نقل الكم المعرفي اللازم للسائقين المخالفين لواعد ونظم السير الذين تم سحب رخص سياقتهم، وفيما يتعلق بالشق الإرشادي فقد كان العزم معقودا منذ البداية على استخدام تقنية الحوار والمناقشة عقب نهاية كل وحدة تدريسية وذلك لزيادة الاستبصار بالسلوكيات المخالفة لقواعد ونظم السير، باستخدام جملة من الوسائط كالصور والفيديوهات التثقيفية والتحسيسية المتعلقة بكل محور من وحدات الشق التعليمي من البرنامج الذي يفضل الركيزة الأولى نحو تعديل الاتجاهات، وفق ما سبق توضيحه حول أن الضخ المعرفي يقود إلى حالة من اللاتوازن المعرفي بين المعارف القديمة والجديدة التي تسعى جلسات الارشاد إلى ترسيخها، وقد تم تحديد سيورة البرنامج المقترح في شقيه التعليمي والإرشادي ضمن نموذج مرفق بجاذات الدروس تم عرضه على جملة من السادة الأساتذة المتخصصين في علوم التربية وعلم النفس لتحكيم البرنامج وتقديم مقترحاتهم حول مضمونه، وهو

ما لقي ثناء واستحسان الأساتذة بالاجماع باستثناء بعض المقترحات المتعلقة بإضافة عدد الجذاذات المرفقة بالبرنامج لتوضيح بنية الدروس المقترحة والنشاطات وتحديد الكفايات المستهدفة وهو ما عكف الباحث على تداركه قبل التطبيق النهائي للبرنامج.

4.1.6. أدوات الدراسة:

استكمالا لمطلب تقييم البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات السائقين اعتمد الباحث في الدراسة الأساسية على أداتين رئيسيتين وهما: الاختبار التحصيلي للتحقق من مقدار الضخ المعرفي الذي تلقاه السائقون بعد الفراغ من تطبيق البرنامج المقترح، ومقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية لاختبار فاعلية البرنامج المقترح، وقد سبق الإشارة في الفصل السابق من الدراسة في العنصر المتعلق بالدراسة التشخيصية لاتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية تفصيل مراحل بناء مقياس اتجاهات السائقين وفيما يلي تفصيل خطوات إعداد الاختبار التحصيلي للبرنامج المقترح.

إذ يروم الباحث من خلال البرنامج المقترح بعث مفهوم جديد لدور مدارس تعليم السياقة، مفهوم لا يجعل من وظيفة مؤسسات تكوين السائقين تنحصر في توزيع رخص السياقة أو حتى تقديم المعارف والتمهيد السلوكي داخل فضاء الطريق، بل تتعداه إلى ضمان القواعد الأساسية لاندماج السائق في الفضاء المروري بكل معطياته ومستجداته ومتغيراته، وهو ما لن يتأتى إلا من خلال ضخ معرفي رفيع يشق الطريق نحو اكتساب المعارف والكفايات، وهو مطلب يصعب بلوغه بلا تقويم يتمشى ومستوى التكوين، وإذ يقلع البرنامج المقترح في شقه التعليمي وفق المقاربة بالكفايات من معطى التقويم بأصنافه الثلاث وفق ما سبق ذكره في عناصر سابقة، سعيا نحو تحقيق الغاية الحقيقية للتقويم وإبراز وظيفته الحقيقية بوصفه حلقة أساسية تربط بين مختلف عناصر العملية التعليمية ويعد مؤشرا دالا على نجاح أو فشل كل الفاعلين ولا تهم المتعلم وحده، لتطال المدرس باعتباره المسؤول المباشر عن تدبير وتوجيه الأنشطة التعليمية بما يسهل وينمي عمليات التعلم والتحصيل لدى المتعلم، وهو على حد تعبير الدكتور "أحمد أوزي" في معجمه الموسوعي لعلوم التربية " التقويم هو أحد المكونات الأساسية في العملية التعليمية التعلمية، بل إنه أحد مرتكزاته الهامة التي لا يستقيم بدونها إذا أرادت أن تكون عملية تتسم بالضبط والموضوعية، والتقييم في التصور الحديث لا يقتصر على إسناد النقطة أو إصلاح إعوجاج، بل يوظف من أجل خلق دينامية إيجابية في كل نشاط تعليمي تعليمي، فهو يستعمل من أجل تشخيص المستوى الحقيقي عند التلميذ والذي ستنبنى عليه الكفاءة الجديدة، كما يستعمل أثناء الدرس من أجل إزالة بعض العوائق والصعوبات التي تحول دون الوصول

إلى الهدف، كما يطبق في النهاية من أجل معرفة ما تحقق وما لم يتحقق بعد كل نشاط دراسي محدد وهادف. (عبد العزيز العلوي الأمري، 2011، ص 22)

تأسيسا على ما تقدم سعى الباحث خلال تصميم الاختبار التحصيلي للبرنامج المقترح مراعاة الجوانب الموضوعية في عملية التصميم، فانطلاقا من التحديد الاجرائي للتحصيل بأنه " مقدار ما يتعلمه السائقون المستفيدون من البرنامج، من خلال نشاطات الضخ المعرفي التي تهدف إلى تشريب المستفيدين من البرنامج بمجموع القواعد والمهارات اللازمة لتحقيق مطلب السلامة المرورية" روعيت في خطوات التصميم جملة من المحددات الموضوعية:

1. مراعاة الغرض الرئيسي للاختبار وهو تقدير مكتسبات السائقين من عملية الضخ المعرفي بقواعد السلامة المرورية ومتطلباتها وفق الوحدات التدريسية المقترحة في البرنامج.
2. تصميم بنود الاختبار على نحو يساعد السائقين على استدعاء عينة من الاستجابات تكون ممثلة للجوانب المستهدفة في البرنامج.
3. صياغة البنود وفق مستويات متفاوتة الصعوبة من أجل زيادة القدرة التمييزية للاختبار وإبراز الفروق الفردية بين السائقين.
4. مراعات مبدأ الشمولية وهو أن تشمل فقرات الاختبار التحصيلي كل الوحدات التدريسية المقترحة في البرنامج مع مراعاة الأوزان النسبية للدروس.
5. تمت صياغة بنود الاختبار التحصيلي على شاكلة أسئلة الاختيار المتعدد وهو ما يمكن السائق المستفيد من البرنامج من التمييز بين الإجابات الصحيحة سواها فضلا عن سهولة استدعاء المعلومة. وبعد صياغة البنود في شكلها الأولي تم عرضها على مجموعة من الأساتذة المحكمين المتخصصين في مجال علم النفس وعلوم التربية للوقوف على جملة من المحكات:

1. سلامة الصياغة اللغوية لبنود الاختبار.
2. ملائمة بنود الاختبار للغرض الذي أعدت من أجله.
3. استيفاء شرط الشمولية: أي أن بنود الاختبار تغطي بشكل جيد الوحدات التدريسية المقترحة في البرنامج.

وهي الخطوة التي سمحت بالوقوف على جملة من الملاحظات أهمها تقليص عدد بنود الاختبار ليستقر عددها الإجمالي على (62) بندا، حيث تم دمج بعض البنود ضمن سؤال واحد ليصبح الاختبار على النحو الموضح في الملاحق.

قبل تطبيق الاختبار التحصيلي في صورته النهائية تم التحقق من الخصائص السيكومترية للاختبار عبر التطبيق التجريبي للاختبار على عينة مشابهة لخصائص السائقين المستفيدين من البرنامج، وهي عملية لم يجد معها الباحث صعوبة بالغة إذا ما قورنت بعينة الدراسة التجريبية، وقد بلغ عدد أفراد عينة التقنين (30) فردا وزعت عليهم نسخة من الاختبار من أجل التحقق من الخصائص السيكومترية للاختبار.

وفي هذا الشأن سعى الباحث إلى ضبط الاختبار بشكل محكم قبل الانتقال إلى مرحلة تنفيذ البرنامج عبر التحقق من صدق وثبات المقياس بطريقتين مختلفتين على الأقل، حيث أن نتائج المعالجة أشارت إلى أن الاختبار يتمتع بصدق عالي حيث أبدى السادة الأساتذة المحكمون للمقياس موافقتهم على بنود المقياس باستثناء بعض الملاحظات المتعلقة بطول الاختبار ودمج بعض البنود وهو ما تمت معالجته لاحقاً، فيما أشارت نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات أن المقياس يتمتع بصدق تمييزي عالي، حيث دلت النتائج على وجود فروق دالة إحصائية بين مجموعتين من الدرجات العليا والدنيا على المقياس، كما تم التحقق من الاتساق الداخلي للمقياس عبر حساب معامل ارتباط الفقرة بالدرجة الكلية للمقياس وفق ما هو موضح في الملحق الخاص بالمعالجة الإحصائية باستخدام برنامج spss، وفي شأن الثبات اعتمد الباحث على طريقة التجزئة النصفية لصعوبة الاتصال بأفراد العينة مرة أخرى، وقد أشارت في هذا الصدد نتائج المعالجة الإحصائية أن الاختبار يتمتع بثبات عالي وفق ما هو موضح في الجدولين أدناه:

جدول رقم (47) يوضح ثبات الاختبار التحصيلي وفق معامل ألفا كرونباخ

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0,903	0,906	62

جدول رقم (48) ثبات الاختبار التحصيلي بطريقة التجزئة النصفية

Cronbach's Alpha	Part 1	Value	0,880
		N of Items	31 ^a
	Part 2	Value	0,742
		N of Items	31 ^b
		Total N of Items	62
		Correlation Between Forms	0,795
Spearman-Brown		Equal Length	0,886
Coefficient		Unequal Length	0,886
		Guttman Split-Half Coefficient	0,866

ومن أجل تحديد زمن الاختبار التحصيلي قام الباحث استناد إلى أفراد العينة الاستطلاعية بقياس زمن الإجابة الذي أستغرقه أول وآخر فرد من أفراد العينة الاستطلاعية حيث استغرق الأول نحو (45) دقيقة بينما استغرق الثاني حوالي (68) دقيقة، لذلك عمد الباحث بعد التشاور مع عدد من الأساتذة على ضبط زمن الاختبار بساعة كاملة أي (60) دقيقة، ومن أجل تسهيل تصحيح إستجابات أفراد العينة على الإختبار التحصيلي جرى إعداد جدول يوضح الإجابات الصحيحة عن كل فقرة من فقرات الاختبار حيث تمنح علامة (01) عن كل إجابة صحيحة بينما تمنح علامة (00) عن الإجابة الخاطئة.

جدول رقم (49) يوضح الإجابات الصحيحة لأسئلة الاختبار التحصيلي للبرنامج

رقم السؤال	الإجابة الصحيحة	رقم السؤال	الإجابة الصحيحة
01	1	32	4.1
02	3	33	2
03	3	34	1
04	3	35	1
05	1	36	2.1
06	1	37	1
07	4	38	2
08	3	39	3.1
09	4.1	40	1
10	7.4.3.2.1	41	3
11	5.4.2.1	42	4.1
12	3.2.1	43	3.2
13	3	44	2.1
14	1	45	3.2
15	1	46	2.2

2	47	2	16
4.2	48	2	17
3.2	49	5.4.3.2	18
1	50	2.1	19
3	51	4.1	20
2	52	7.6.5.3.2.1	21
1	53	4.3.2	22
2.1	54	4.3	23
1	55	2	24
4	56	4.1	25
1	57	2	26
2	58	3	27
1	59	2	28
1.2	60	4	29
2	61	4.3.2	30
1.2	62	3.1	31

ومن أجل تسهيل عملية تفريغ البيانات ومعالجتها أعد الباحث نموذجاً لكل من مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، والاختبار التحصيلي للبرنامج لتفريغ البيانات لتسهيل عملية نقلها لبرنامج المعالجة الإحصائية باستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية المعروفة اختصاراً بـ spss وفق النموذجين التاليين ، وقد تم تقسيم كل جدول إلى قسمين مختلفين حيث يخص القسم الأول نتائج المجموعة الضابطة ويخص الثاني درجات أفراد المجموعة التجريبية:

جدول رقم (50) نموذج لجدول تفريغ البيانات الخاصة بمقياس الاتجاهات

درجة البعد الثالث	درجة البعد الثاني	درجة البعد الأول	الدرجة على المقياس	فقرات المقياس										أفراد العينة	
				بند رقم 40	بند رقم 39				بند رقم 5	بند رقم 4	بند رقم 3	بند رقم 2	بند رقم 1		
تتراوح بين 60 - 12	تتراوح بين 45 - 9	تتراوح بين 95 - 19	تتراوح بين 200 - 40	5	3	2	2	1	5	4	3	2	1	01	المجموعة الضابطة
				2	4	3	1	2	4	5	3	2	1	02	
				2	5	4	2	5	4	3	2	4	2	...	
				2	5	5	2	2	1	5	4	3	2	...	
				1	3	1	5	3	2	1	5	2	3	15	
				4	2	2	3	2	2	2	2	2	4	16	
				2	3	3	2	2	1	5	4	3	2	01	المجموعة التجريبية
				1	2	4	2	5	4	3	2	2	5	02	
				1	1	5	1	4	3	2	3	1	2	...	
				4	2	3	3	2	2	2	2	2	4	...	
				1	2	1	2	5	4	3	2	2	5	15	
				1	1	2	1	4	3	2	3	1	2	16	

جدول رقم (51) نموذج لجدول تفريغ البيانات الخاصة بالاختبار التحصيلي

الدرجة على الاختبار	بنود الاختبار											أفراد العينة
	بند رقم 40	بند رقم 39					بند رقم 5	بند رقم 4	بند رقم 3	بند رقم 2	بند رقم 1	
تتراوح بين 00 - 62	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	01
	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	02
	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	...
	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	...
	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	...
	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	15
	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	16
	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	01
	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	02
	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	...
	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	...
	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	...
	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	15
	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	16

2.6 تطبيق البرنامج المقترح:

بعد الفراغ من تصميم البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية بشقيه التعليمي والارشادي، وضبط خصائص العينة والأدوات اللازمة لاختبار فاعلية البرنامج المقترح، جرى إعداد المكان المخصص لتطبيق البرنامج وقد واجه الباحث صعوبات جمة في سبيل ذلك، إذ لا تتسع أغلب قاعات مدارس تعليم السياقة لعدد أفراد العينة المفترض وهو (16) فرداً، كما رفضت بعض المؤسسات التربوية تهيئة قاعة لتطبيق البرنامج المقترح، ومع كثرة المحاولات المتتالية لتوفير المكان المخصص اهتدى الباحث إلى إحدى مدارس دروس الدعم التي أبدى مسؤولها استعداداً لمديد المساعدة من أجل استكمال الأطروحة، وجرى توفير العدة والوسائل الديدانكتيكية اللازمة بالإضافة إلى تلك المتوفرة على مستوى المدرسة الخاصة، والتي شملت دعائم مكتوبة في شكل مطبوعات مرفقة بأنشطة الوحدات التدريسية، دعائم سمعية بصرية بالإضافة إلى الصور والملصقات من أجل تهيئة الجو الأنسب لتقريب وتشريب السائقين المستفيدين من البرنامج بالقيم المساعدة على تعديل اتجاهاتهم نحو السلامة المرورية، وقد جرى تطبيق البرنامج خلال فترة العطلة الصيفية من سنة (2015) أواخر شهر جويلية، وهو ما سمح بتفريغ أفراد العينة الذين يجمع بينهم قاسم الدراسة في الجامعة، وقد جرى توزيع الحصص على مدار خمسة أيام في الأسبوع بمعدل أربع ساعات يومياً بالإضافة إلى الأيام المخصصة لتوزيع أدوات الدراسة قبل وبعد تنفيذ البرنامج وهو ما تطلب فترة

الأسبوعين تقريبا لاستكمال متطلبات تنفيذ البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية.

3.6. عرض نتائج الدراسة ومناقشتها:

تفرض مقتضيات البحث العلمي الجاد أن تكون المعالجة الإحصائية للبيانات على قدر ملائم لطبيعة البيانات وأغراض البحث وليس مجرد عرض لأرقام لا تروي القصة كاملة، ولأن الدراسة تبحث أساسا في فاعلية برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية من خلال التصميم شبه التجريبي باستخدام المجموعة الضابطة والتجريبية، فقد اعتمدت المعالجة الإحصائية للتحقق من منطوق الفرضيات على معطيات الدراسة الحالية التي تقلع نحو اختبار فاعلية البرنامج استنادا إلى نتائج أفراد العينة المقسمة إلى مجموعتين إحداهما ضابطة والأخرى تجريبية تضم كل واحدة منها (16) فردا، وهو ما فرض على الباحث التعامل بكثير من الحيلة والحذر مع حجم العينة الصغيرة التي تستوجب نوعا خاصا من المعالجة الإحصائية اللامعلمية (اللابارامترية) تمشيا مع أغراض البحث وأهدافه، إذ تُجمع أغلب الكتب المتخصصة في المعالجات الإحصائية للبيانات في البحوث السيكولوجية والتربوية أن حجم العينات الصغيرة يستوجب معالجة إحصائية لبارامترية مع وجود بعض الاستثناءات، وهي توفر شروطيات الإحصاء المعلمي الذي غالبا ما يوصف بأنه أكثر دقة من ناحية المعالجة الإحصائية للبيانات، بالإضافة إلى الموثوقية العالية التي تمنحها النتائج للباحثين باستخدام هذا النوع من المعالجة في إمكانية تعميم النتائج على بقية عناصر مجتمع الدراسة.

ولأن الدراسة تحاول التحقق من منطوق أربع فرضيات يجمع بينها قاسم البحث في دلالة الفرق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في الاختبار البعدي، واستصحابا لذلك يمكن البحث في الفرق بين درجات القياس القبلي والبعدي للتحقق من فاعلية البرنامج، فإن المعالجة الإحصائية البارامترية تفرض استخدام اختبار الفروق المعنوية بين المتوسطات أو ما يعرف بين جمهور الباحثين باختبار (t test) الذي ينتمي لنوع المعالجات الإحصائية البارامترية التي تشترط لتطبيقها جملة من الشروط لعل أهمها التوزيع الاعتدالي والاستقلالية والتجانس وهو ما يغفل عنه الكثير من الباحثين، وهي شروط قلما تتوفر للباحثين فيلجأون إلى نوع المعالجة البديل باستخدام أسلوب إحصائي لامعلمي.

ولأن الدراسة تعتمد أساساً على عينة مكونة مجموعتين إحداهما ضابطة والأخرى تجريبية تتكون كل واحدة منهما من (16) فرداً فإن ذلك يتعارض مع شرط الاعتدالية المطلوب لإجراء المعالجة باستخدام اختبار t test، ويمكن مناقشة هذا الشرط المانع لاستخدام معالجة بارامترية من خلال ما تشير إليه بعض المراجع المهمة حول أن هذا الشرط، حيث تشير "نظرية النهاية المركزية" أنه كلما زاد عدد أفراد العينة كلما اقترب تباينها من تباين المجتمع، ويمكن اعتبار أن التوزيع يكون طبيعياً بصورة تقريبية عندما يصبح حجم العينة (30) فما فوق، ويعلق على هذا الشرط بكونه متعلق بقياس تباين العينة إلى تباين المجتمع، إذ كلما اقترب حجم العينة من (30) وصعوداً فإن تباينه سيقارب تباين حجم العينات الكبيرة (المئات والالاف)، ومن هنا وضع الحد الفاصل (30) في التعامل مع بعض الأساليب الإحصائية من قبيل اختبار (ت)، ويتم التعامل معه كونه من المسلمات وعمم من خلاله فكرة أنه إذا كان عدد العينات أو المشاهدات أقل من (30) فإن شرط اعتدالية التوزيع (التوزيع الطبيعي) قد اختل وبالتالي وجب الانتقال إلى الإحصاء البديل (اللامعلمي)، ويتفق الباحث جزئياً مع هذه المقولة، إذ أن شرط الاعتدالية للتوزيع يتحقق بالعدد (30) ويكون التوزيع طبيعياً ولكن يكون الكلام فيما لو قل العدد عن (30) حيث لا يعني بالضرورة فقدان هذا الشرط (التوزيع الطبيعي) إذ أن الأمر يكون خاضعاً حينها لخصائص البيانات المأخوذة من العينات، ومن هنا نلاحظ تساهل البعض مع هذا الشرط في حدود الأعداد من (20-29)، لكننا نجد التشدد واضحاً فيما لو قلت الأعداد عن (15) إذ ينصح الكثيرون باللجوء إلى المعالجة الإحصائية البديلة ويمكن إضافة إلى ما سبق أن المانع من استخدام المعالجة الإحصائية البارامترية لا تشترط حجم العينة التي لا يجب أن تقل عن (30) بقدر ما ترتبط باعتدالية التوزيع فإنه يمكن تخطي هذا الشرط إذا ثبت لدى الباحث عدم وجود قيم شاذة أو التواء التوزيع.

(هشام هويدي ، نقلاً عن <http://www.husseinmardan.com/DrHisham-08.htm>)

رغم اتساع رقعة النقاش حول النموذج الأنسب لمعالجة البيانات إحصائياً فإن الغرض الرئيس من ذلك هو تثبيت أسس الإنطلاق نحو التحقق من فاعلية البرنامج المقترح حيث لجأ الباحث إلى استخدام اختبار "مان ويتني" اللامعلمي، وهو اختبار يتمتع بموثوقية عالية لدى جمهور الباحثين من أجل اختبار منطوق الفرضيات التي تبحث في دلالة الفرق بين مجموعتين من الدرجات غير المترابطة (عبد المنعم الدردير، 2005، ص144)، وتمشياً مع ما سبقت الإشارة إليه فقد عمد الباحث إلى تدعيم المناقشة بنتائج المعالجة باستخدام اختبار "ت" بعد التحقق من بقية شروط الإحصاء المعلمي للوقوف

على دلالة الفرق إذا ما ثبتت لصالح من، وهو ما لا يتيح اختبار "مان ويتني" أو ما يعرف اختصاراً بين جمهور الباحثين باختبار U .

1.3.6. التحقق من نتائج الفرضية الأولى:

ومنطوقها "لا توجد فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي للدرجة الكلية على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية" للتحقق من منطوق الفرضية أجرى الباحث جملة من المعالجات الإحصائية باستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية SPSS للبحث في دلالة الفرق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية على القياس البعدي وفق أسلوب المعالجة الإحصائية اللامعلمية باختبار U ، واستصحاباً لذلك وسعياً نحو مناقشة أعمق لمنطوق الفرضية قام الباحث باختبار دلالة الفرق بين متوسطي القياس القبلي والبعدي لكل من المجموعتين الضابطة والتجريبية دون أن تكون لذلك علاقة بقبول الفرض ورفضه، وفيما يلي نتائج المعالجة الإحصائية المتعلقة بمنطوق الفرضية الأولى:

جدول رقم (52) نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات المتعلقة بالفرضية الأولى

نوع البيانات المعالجة		المجموعات	متوسط الرتب	مجموع الرتب	قيمة u	sig
الدرجات الكلية على مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية	القياس البعدي	المجموعة الضابطة (16)	8.5	136.00	0.00	0.000
		المجموعة التجريبية (16)	24.5	392.00		
الدرجات الكلية على مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية	القياس القبي	المجموعة الضابطة (16)	15.75	252.00	116	0.651
		المجموعة التجريبية (16)	17.25	276.00		

نوع البيانات المعالجة		المجموعات	المتوسط	الانحراف المعياري	f	Sig	t	sig	df
الدرجات الكلية على مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية	القياس البعدي	الضابطة (16)	82.87	11.55	0.90	0.348	-8.94**	0.000	30
		التجريبية (16)	125.44	15.12					
الدرجات الكلية على مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية	القياس القبي	الضابطة (16)	81.68	12.95	0.16	0.648	-0.637	0.529	30
		التجريبية (16)	84.62	13.12					

انطلاقاً من القيم الواردة في الجدول أعلاه في قسمه العلوي الخاص بالمعالجة الإحصائية باستخدام اختبار U اللامعلمي وهو اختيار تبرره طبيعة البيانات وفق ما سبقت الإشارة إليه، رغم

ذلك يبقى اختيار هذا النوع من المعالجة الإحصائية مشبعا بالموثوقية في نتائجه وفق ما تشير إليه العديد من المراجع، التي تجمع على أن "اختبار مان ويتني" هو واحد من أقوى الاختبارات اللابارامترية للعينات الصغيرة وأقدمها ومن أقوى البدائل اللابارامترية لاختبار (ت) "عبد المنعم الدردير، 2005، ص144) وهو اختبار ينتمي إلى مستوى المعالجة الرتبة وفق ما هو موضح في الجدول أعلاه، حيث بلغ مجموع رتب درجات المجموعة الضابطة (136) وهي أقل من مجموع رتب المجموعة التجريبية في القياس البعدي (392) وهو فرق كبير تعضده مستوى الدلالة الإحصائية لقيمة U التي تشير إلى وجود فروق معنوية دالة إحصائيا تفوق بكثير مستوى الدلالة الإحصائية المطلوب في البحوث السيكولوجية والتربوية وهو (0.05) حيث أن قيمة (sig) وفق ما هو موضح في القسم العلوي للجدول بلغت (0.000) أي أن الفروق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي فروق دالة إحصائيا، وهو ما يحيل إلى رفض منطوق الفرض الصفري وقبول الفرض البديل أي أن منطوق الفرضية الأولى لم يتحقق، وفي ذلك إشارة إلى أن البرنامج يتمتع بفاعلية في تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية وكل القيم الواردة في الجدول تعضد هذا الاستنتاج وتؤكدده، فلو تتبعنا القيم المتعلقة بالبحث في دلالة الفروق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس القبلي نجد أنه لم تكن هناك فروق معنوية بين درجات المجموعتين بالنظر إلى قيمة U التي بلغت (116) وهي قيمة غير دالة بالنظر إلى قيمة sig (0.651) وهي قيمة أكبر من (0.05) المستوى المطلوب للدلالة الإحصائية، أي أنه قبل تطبيق البرنامج المقترح لتعديل الاتجاهات لم تكن هناك فروق تذكر بين المجموعتين وهو ما اختلف بعد تطبيق البرنامج.

وفق ما سبقت الإشارة إليه أنه إذا ثبت وجود فروق معنوية بين المجموعتين فسيتم اعتماد أسلوب المعالجة باستخدام اختبار (ت) للتحقق من بعض المؤشرات، فعند محاولة استنتاج القيم الواردة في القسم السفلي من الجدول الخاص بالمعالجة الإحصائية لبيانات الفرضية الأولى نقف مطولا عند قيم المتوسطات الحسابية لكل من المجموعة الضابطة والتجريبية في القياسين القبلي والبعدي، فقبل تطبيق البرنامج المقترح في الدراسة كان الفرق بين متوسطي المجموعتين ضئيلا وغير دال إحصائيا بالنظر إلى قيمة sig التي بلغت (0.529) وهي قيمة أكبر من مستوى الثقة المطلوب في حين كانت الفروق دالة إحصائيا في القياس البعدي بالنظر إلى قيمة sig التي بلغت (0.000)، وبعيدا عن المعالجة الإحصائية الاستدلالية فيمكن من خلال إطلالة سريعة على قيم المتوسطات الحسابية التحقق من الأثر الذي تركته الاستفادة من محتويات البرنامج بشقيه التعليمي والارشادي، فقبل

تطبيق البرنامج أشارت النتائج إلى أن قيمة المتوسط الحسابي لدرجات المجموعة التجريبية بلغ (84.62) في حين بلغت في القياس البعدي (125.44) وهي قيمة تفوق قيمة المتوسط الفرضي للمقياس أو ما يتعارف عليه إحصائياً بنقطة المنتصف العددي للمقياس midpoint الذي سبقت الإشارة إليه في فصول سابقة وهو (120) وهو ما يشير إلى أن اتجاهات أفراد المجموعة التجريبية أصبحت ايجابية اتجاه قواعد السلامة المرورية استناداً إلى ذات القيمة.

2.3.6. التحقق من نتائج الفرضية الثانية:

ومنطوقها " لا توجد فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجة البعد الأول على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية" على ذات المنوال الذي جرت به المعالجة الإحصائية لمنطوق الفرضية الأولى اعتمد الباحث للتحقق من منطوق الفرضية الثانية على اختبار U اللامعلمي للبحث في دلالة الفرق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية، واستصحاباً لذلك جرت جملة من المعالجات الإحصائية لإثراء مناقشة منطوق الفرضية الثانية وفق ما هو موضح في الجدول أدناه:

جدول رقم (53) نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات المتعلقة بالفرضية الثانية

sig		قيمة u	مجموع الرتب		متوسط الرتب		المجموعات			نوع البيانات المعالجة
0.000		0.000	162.50		10.16		المجموعة الضابطة (16)		البعدي	درجات البعد الأول من مقياس الاتجاهات
			365.50		22.84		المجموعة التجريبية (16)			
0.669		116.0	252		15.75		المجموعة الضابطة (16)		القبلي	درجات البعد الأول من مقياس الاتجاهات
			276		17.75		المجموعة التجريبية (16)			
df	sig	t	Sig	f	الانحراف المعياري		المتوسط	المجموعات		نوع البيانات المعالجة
30	0.000	**5.010-	0.280	1.20	6.99		39.37	الضابطة (16)	البعدي	درجات البعد الأول من مقياس الاتجاهات
					10.44		55.12	التجريبية (16)		
30	0.683	0.413-	0.547	0.370	7.20		38.12	الضابطة (16)	القبلي	درجات البعد الأول من مقياس الاتجاهات
					7.35		39.18	التجريبية (16)		

تبرز القيم الموضحة في القسم العلوي من الجدول الفرق الضئيل بين مجموع رتب درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية، وهو الفرق الذي انعكس على قيمة sig للدلالة الإحصائية التي تشير إلى عدم وجود فروق معنوي بين درجات المجموعتين في القياس القبلي، وهو ما لا ينطبق على درجات القياس البعدي حيث أشارت نتائج لمعالجة الإحصائية باستخدام اختبار "مان ويتني" إلى انعكاس أثر تطبيق البرنامج على درجات المجموعة التجريبية في القياس البعدي، حيث بلغ مجموع رتب الدرجات (365.50) وهي قيمة تزيد عن مجموع رتب المجموعة الضابطة، ذات الملاحظة يمكن الوقوف عليها من خلال متوسط رتب المجموعتين، كل تلك الفروق برزت في قيمة sig للدلالة الإحصائية التي بلغت (0.000) وهو ما يحيل إلى رفض منطوق الفرضية الصفرية وقبول الفرض البديل أي أن هناك فروق معنوية دالة إحصائياً بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي، استصحاباً لهذا الحكم أجرى الباحث معالجة إحصائية باستخدام اختبار (ت) بعد التحقق من شروط استخدام الإحصاء البارامتري وفق ما تشير إليه قيم F في القسم السفلي من الجدول التي تشير إلى وجود تجانس بين درجات المجموعتين، وهو ما يتيح إمكانية الاستعانة باختبار (ت) لدلالة الفرق بين المتوسطات، حيث أشارت نتائج المعالجة الإحصائية لدرجات المجموعتين في القياس القبلي والبعدي إلى جملة من القراءات أبرزها وجود فروق معنوية في القياس البعدي بين درجات المجموعتين بالنظر إلى قيمة sig للدلالة الإحصائية التي بلغت (0.000) أي أن هناك فروقا معنوية بين متوسطي الدرجات على خلاف الفروق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس القبلي التي يمكن التحقق منها من خلال قيمة المتوسطات الحسابية المقارنة وقيمة sig للدلالة الإحصائية التي بلغت (0.683) أي أن الفروق بين درجات المجموعتين غير دالة إحصائياً، وهو ما يحيل إلى استنتاج يتعلق بفاعلية البرنامج أن هناك أثراً لتطبيق البرنامج على درجات الأفراد واستجاباتهم على بنود البعد الأول من مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية وهو البعد المتعلق باتجاهات الأفراد نحو السلوك المروري السليم، حيث انعكست محتويات الشق التعليمي للبرنامج وكذا الشق الإرشادي على توجهات الأفراد نحو اتباع سلوك مروري سليم يتغى السلامة المرورية.

3.3.6. التحقق من نتائج الفرضية الثالثة:

ومنطوقها " لا توجد فروق دالة إحصائياً بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجات البعد الثاني على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية.

للتحقق من منطوق الفرضية الثالثة المتعلقة بدلالة الفرق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي على درجات البعد الثالث من مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية، وهو البعد المتعلق تحديداً باتجاهات السائقين نحو الاهتمام بسلامة المركبة كواحد من أهم عوامل السلامة المرورية على الطريق، حيث جرى التحقق من منطوق الفرضية اعتماداً على اختبار "مان ويتني" المتعارف عليه اختصاراً باختبار U اللامعلمي لدلالة الفرق بين درجات مجموعتين غير مترابطتين من الدرجات، وباستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية أشارت النتائج إلى ما هو موضح في الجدول أدناه.

جدول رقم (54) نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات المتعلقة بالفرضية الثالثة

نوع البيانات المعالجة	المجموعات	متوسط الرتب	مجموع الرتب	قيمة u	sig
درجات البعد الثاني من مقياس الاتجاهات	الضابطة (16)	9.72	155.50	19.50	0.000
	التجريبية (16)	23.28	372.50		
درجات البعد الثاني من مقياس الاتجاهات	الضابطة (16)	14.78	236.50	100.50	0.298
	التجريبية (16)	18.22	291.50		

نوع البيانات المعالجة	المجموعات	المتوسط	الانحراف المعياري	F	SIG	T	SIG	DF
درجات البعد الثاني من مقياس الاتجاهات	الضابطة (16)	19.00	4.09	0.146	0.705	**5.805-	0.000	30
	التجريبية (16)	27.93	4.59					
درجات البعد الثاني من مقياس الاتجاهات	الضابطة (16)	18.37	4.14	0.30	0.865	1.032-	0.311	30
	التجريبية (16)	19.93	4.41					

عند محاولة استنتاج القيم الواردة في الجدول لتحديد إمكانية قبول الفرض الصفري المتعلق بدلالة الفرق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجات البعد الثاني من مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية تبرز جملة من المؤشرات الميسرة لبلوغ المقصد الذي يروم الباحث بلوغه، حيث تشير النتائج الموضحة في القسم العلوي من الجدول المتعلق بالقياس القبلي إلى وجود فرق بين متوسطي رتب المجموعتين، غير أنه فرق غير دال إحصائياً بالنظر إلى قيمة sig التي بلغت (0.298)، في مقابل ذلك تبرز النتائج الموضح في الجزء ذاته من الجدول والمتعلق بالقياس البعدي إلى الفرق البين بين متوسط رتب المجموعتين الضابطة والتجريبية وهي على التوالي (9.72، 23.28) وكذا

مجموع الرتب وهي على التوالي (155.50، 372.50) وهو قيمة انعكست على قيمة الدلالة الإحصائية للاختبار التي بلغت (0.000) وهو ما يشير إلى وجود فروق معنوية دالة إحصائياً تفوق بكثير مستوى الثقة المطلوب في مجال العلوم السيكولوجية والتربوية وهو مستوى (5%) شك و (95%) ثقة في حين تشير النتائج إلى أن القيم المتحصل عليها هي قيم دالة عند مستوى يفوق ألف درجة، أي أنه إذا ما أعيدت الدراسة على نفس الأفراد ونفس الظروف فإن النتائج دوماً تشير إلى وجود فروق دالة إحصائياً بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجات البعد الثاني من مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، وهو ما يحيل رأساً إلى رفض منطوق فرضية العدم وقبول الفرض البديل، وهو استخلاص تعضده القراءة في نتائج القسم السفلي من الجدول المتعلقة بدلالة الفرق بين متوسطات المجموعتين في القياس القبلي والبعدي، فبينما أشارت نتائج القياس القبلي إلى تقارب شديد بين متوسطي المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس القبلي الذي انعكس على قيمة sig للدلالة الإحصائية التي بلغت (0.311) وهي قيمة غير دالة إحصائياً، حتى إذا ما انتقلنا إلى الجزء المتعلق بالقياس البعدي تحتلف القراءة مطلقاً، إذ تشير القيم إلى وجود فرق ظاهر بين متوسطي المجموعتين الضابطة والتجريبية وهما على التوالي (19.00، 27.93) وهو الفرق الذي انعكس على قيمة sig التي أشارت إلى وجود فروق معنوية عالية بين متوسطي درجات المجموعتين.

4.3.6. التحقق من نتائج الفرضية الرابعة:

ومنطوقها " لا توجد فروق دالة إحصائياً بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجات البعد الثالث على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية" اعتماداً على اختبار "مان ويتني" اللامعلمي وباستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية SPSS جرى التحقق من منطوق الفرضية الرابعة المتعلقة بالبحث في دلالة الفرق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجات البعد الثالث من مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وهو البعد المتعلق باتجاهات الأفراد نحو قواعد ونظام المرور وقد كشفت نتائج المعالجة الإحصائية عن القيم الواردة في الجدول أدناه:

جدول رقم (55) نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات المتعلقة بالفرضية الرابعة

sig		قيمة u	مجموع الرتب	متوسط الرتب		المجموعات			نوع البيانات المعالجة
0.000		4.50	140.50	8.78		الضابطة (16)		العدي	درجات البعد الثالث من مقياس الاتجاهات
			387.50	24.22		التجريبية (16)			
0.791		121	257	16.06		الضابطة (16)		القياسي	درجات البعد الثالث من مقياس الاتجاهات
			271	16.94		التجريبية (16)			
df	sig	t	Sig	f	الانحراف المعياري	المتوسط	المجموعات		نوع البيانات المعالجة
30	0.000	**8.939-	0.455	0.572	5.05	24.50	ضابطة (16)	القياسي	درجات البعد الثالث من مقياس الاتجاهات
					6.19	42.37	تجريبية (16)		
30	0.856	0.183-	0.780	0.07	4.98	25.18	ضابطة (16)	القياسي	درجات البعد الثالث من مقياس الاتجاهات
					4.66	25.50	تجريبية (16)		

توضح القيم الواردة في القسم العلوي من الجدول المتعلق بنتائج المعالجة الإحصائية باستخدام اختبار U اللامعلمي لدلالة الفرق بين درجات مجموعتين مستقلتين في كل من القياس القبلي والبعدي بين المجموعتين الضابطة والتجريبية إلى جملة من القراءات أبرزها عدم وجود فروق معنوية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس القبلي بالنظر إلى قيمة sig التي بلغت (0.791) وهي قيمة غير دالة إحصائياً بما أنها أقل من (0.05) وهو مستوى الثقة المطلوب لاستخلاص معنوية الفروق بين الدرجات، في حين أشارت المعالجة الإحصائية لدرجات القياس البعدي بين المجموعتين إلى وجود فروق دالة إحصائياً بارزة من خلال جملة من المؤشرات أهمها قيمة sig التي بلغت (0.000) وقيم مجموع ومتوسط الرتب لكلا المجموعتين، وهي المؤشرات التي تقودنا إلى رفض منطوق الفرضية وقبول الفرض البديل الذي يشير إلى وجود فروق دالة إحصائياً بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي لدرجات البعد الثالث من مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

على النحو الذي جرت به المناقشات السابقة لمنطوق الفرضيات عند ثبوت دلالة الفرق بين الدرجات سعى الباحث مستعينا باختيار دلالة الفرق بين متوسطات درجات المجموعتين إلى تعميق القراءة المتعلقة بمنطوق هذه الفرضية، حيث أشارت النتائج الموضحة في القسم الثاني من الجدول إلى عدد من القراءات يمكن إجمالها في فاعلية البرنامج في تعديل اتجاهات السائقين نحو قواعد ونظم المرور، حيث أنه على خلاف درجات القياس القبلي التي أشارت إلى تقارب شديد بين متوسطي درجات المجموعتين يكاد يبلغ التطابق بما أن متوسطي المجموعتين الضابطة والتجريبية بلغا على التوالي (25.18، 25.50) وهما قيمتين تقلان عن المتوسط الفرضي لبنود البعد الثالث من أبعاد مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية المحدد أنفاً بالقيمة (36)، وهو ما يشير إلى أن أفراد العينة عموماً يحملون اتجاهات غير مرغوبة نحو قواعد ونظام المرور، وهي قراءة تختلف تماماً عن القراءة التي يمكن الوقوف عليها من خلال درجات القياس البعدي للمجموعة التجريبية التي بلغ متوسط درجات أفرادها على هذا البعد (42.37) وهي قيمة تزيد بكثير عن متوسط درجات المجموعة الضابطة بل إنها تشير إلى دلالة الفرق بين متوسطي درجات المجموعتين بما أن قيمة sig للدلالة الإحصائية بلغت (0.000) وهو ما يشير إلى أن الفروق لا ترجع إلى الصدفة وأن البرنامج المقترح قد ترك أثراً على درجات أفراد المجموعة التجريبية فيما تعلق ببند عبارات البعد الثالث من مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية.

5.3.6. التحقق من نتائج الفرضية الخامسة:

ومنطوقها " لا توجد فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي للدرجة الكلية للاختبار التحصيلي للبرنامج المقترح " للتحقق من منطوق الفرضية أجرى الباحث جملة من المعالجات الإحصائية مستعينا بالحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية باستخدام اختبار "مان ويتني" اللامعلمي للبحث في دلالة الفرق بين درجات مجموعتين مستقلتين من الدرجات، ومن أجل سبر أغوار الفروق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في كل من القياس القبلي جرى إجراء مزيد من المعالجات الإحصائية التي شملت استخدام اختبار دلالة الفروق بين المتوسطات وحساب تكرارات الإجابات الصحيحة والخاطئة في كل من القياس القبلي والبعدي وهو الإجراء الذي سمح بالحصول على البيانات الموضحة في الجداول التالية:

جدول رقم (56) نتائج المعالجة الإحصائية للبيانات المتعلقة بالفرضية الخامسة

sig		قيمة u	مجموع الرتب	متوسط الرتب	المجموعات			نوع البيانات المعالجة	
0.000		0.00	136	8.50	الضابطة (16)		القياس القبلي	الدرجة الكلية للاختبار التحصيلي للبرنامج المقترح	
			392	24.50	التجريبية (16)				
0.720		118.50	254	15.91	الضابطة (16)		القياس القبلي	الدرجة الكلية للاختبار التحصيلي للبرنامج المقترح	
			273	17.09	التجريبية (16)				
df	sig	t	Sig	f	الانحراف المعياري	المتوسط	المجموعات		نوع البيانات المعالجة
30	0.000	-10.65**	0.00	12.41	6.49	29.56	الضابطة (16)	القياس القبلي	الدرجة الكلية للاختبار التحصيلي للبرنامج المقترح
					3.44	49.12	التجريبية (16)		
30	0.725	-0.355	0.550	0.365	5.88	29.12	الضابطة (16)	القياس القبلي	الدرجة الكلية للاختبار التحصيلي للبرنامج المقترح
					6.05	29.87	التجريبية (16)		

جدول رقم (57) تكرارات الإجابات الصحيحة / الخاطئة للمجموعتين الضابطو التجريبية في القياس القبلي

أرقام فقرات الاختبار التحصيلي											
11	10	09	08	07	06	05	04	03	02	01	
6/10	8/8	11/5	10/6	10/6	4/12	9/7	6/10	3/13	11/5	12/4	الضابطة
10/6	9/7	8/8	9/7	10/6	7/9	11/5	5/11	4/12	11/5	12/4	التجريبية
22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	
6/10	7/9	9/7	7/9	6/10	7/9	10/6	11/5	9/7	10/6	9/7	الضابطة
7/9	9/7	9/7	7/9	5/11	6/10	11/5	10/6	8/8	10/6	9/7	التجريبية
33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	
9/7	9/7	7/9	8/8	11/5	5/11	8/8	8/8	12/4	6/10	6/10	الضابطة
7/9	9/7	8/8	13/3	13/3	4/12	5/11	11/5	12/4	6/10	7/9	التجريبية
44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	
7/9	9/7	8/8	8/8	7/9	10/6	8/8	7/9	9/7	10/6	10/6	الضابطة
8/8	9/7	10/6	9/7	9/7	11/5	7/9	8/8	6/10	7/9	5/11	التجريبية
55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	
6/10	11/5	11/5	10/6	10/6	4/12	9/7	9/7	10/6	10/6	9/7	الضابطة
7/9	10/6	13/3	8/8	9/7	0/16	6/10	10/6	8/8	9/7	7/9	التجريبية
/	/	/	/	62	61	60	59	58	57	56	
				7/9	11/5	9/7	13/3	9/7	5/11	10/6	الضابطة
				9/7	10/6	11/5	12/4	6/10	3/13	7/9	التجريبية

جدول رقم (58) تكرارات الإجابات الصحيحة / الخاطئة للمجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي

أرقام فقرات الاختبار التحصيلي											
11	10	09	08	07	06	05	04	03	02	01	
9/7	9/7	10/6	7/9	11/5	6/10	11/5	5/11	4/12	11/5	12/4	الضابطة
4/12	6/10	1/15	3/13	4/12	3/13	5/11	2/14	0/16	5/11	2/14	التجريبية
22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	
7/9	9/7	9/7	7/9	6/10	6/10	11/5	11/5	9/7	10/6	10/6	الضابطة
2/14	3/13	3/13	2/14	3/13	3/13	3/13	4/12	4/12	2/14	4/12	التجريبية
33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	
6/10	8/8	8/8	13/3	13/3	4/12	5/11	10/6	12/4	6/10	7/9	الضابطة
1/15	4/12	5/11	3/13	2/14	3/13	1/15	3/13	2/14	2/14	4/12	التجريبية
44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	
7/9	9/7	10/6	9/7	9/7	11/5	7/9	8/8	7/9	7/9	5/11	الضابطة
4/12	6/10	7/9	3/13	6/10	2/14	3/13	2/14	6/10	2/14	1/15	التجريبية
55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	
8/8	10/6	13/3	8/8	9/7	0/16	6/10	10/6	8/8	9/7	7/9	الضابطة
3/13	6/10	5/11	2/14	4/12	0/16	7/9	3/13	4/12	5/11	1/15	التجريبية
/	/	/	/	62	61	60	59	58	57	56	
				9/7	10/6	10/5	12/4	7/9	3/13	8/8	الضابطة
				3/13	5/11	6/10	7/9	3/13	0/16	2/14	التجريبية

جدول رقم (59) تكرارات الإجابات الصحيحة / الخاطئة للمجموعتين الضابطة والتجريبية

أفراد المجموعة الضابطة								
08	07	06	05	04	03	02	01	الأفراد
31	28	29	35	27	40	33	36	مجموع الإجابات الصحيحة في القياس القبلي
20	25	27	34	24	38	36	38	مجموع الإجابات الصحيحة في القياس البعدي
16	15	14	13	12	11	10	09	الأفراد
35	28	32	21	24	20	26	21	مجموع الإجابات الصحيحة في القياس القبلي
37	34	33	19	32	23	24	29	مجموع الإجابات الصحيحة في القياس البعدي
أفراد المجموعة التجريبية								
08	07	06	05	04	03	02	01	الأفراد
37	34	23	24	38	34	20	24	مجموع الإجابات الصحيحة في القياس القبلي
51	42	52	50	48	52	49	51	مجموع الإجابات الصحيحة في القياس البعدي
16	15	14	13	12	11	10	09	الأفراد
25	36	27	29	24	33	32	38	مجموع الإجابات الصحيحة في القياس القبلي
42	54	46	49	47	51	52	50	مجموع الإجابات الصحيحة في القياس البعدي

عند محاولة استنتاج القيم الواردة في الجدول رقم (56) المتعلق بالمعالجة الإحصائية باستخدام اختبار "مان ويتني" لدلالة الفرق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياسين القبلي والبعدي تستوقفنا جملة من المؤشرات المثقلة بكثير من الدلالات المتعلقة بمنطوق الفرضية لعل أبرزها الفروق بين متوسطي رتب ومجموع رتب درجات المجموعتين في القياس القبلي والبعدي فقبل تطبيق البرنامج لم تظهر فروق واضحة بين درجات المجموعتين في القياس القبلي بالنظر إلى قيم المتوسطات الحسابية الموضحة في القسم السفلي من الجدول ذاته، وهو عكس ما بدت عليه قيم المتوسطات في القياس البعدي حيث بلغت قيمة المتوسط الحسابي للمجموعة الضابطة (29.56) بينما بلغت قيمة المتوسط الحسابي للمجموعة التجريبية (49.12) وهو ما يكشف فرقا واضحا بين قيم المتوسطي بالنظر إلى قيمة (ت) التي لا يعتد بها في هذه المعالجة بالنظر إلى الخطأ الذي يمكن أن يلحق بقيم المعالجة الإحصائية من منطلق قيمة (F) التي تشير إلى حالة من اللاتجانس بين قيمتي التباين لكلا المجموعتين عكس ما بدا عليه الأمر في القياس القبلي حيث لم تشر نتائج المعالجة الإحصائية إلى وجود فروق دالة إحصائية بين درجات المجموعتين في القياس القبلي، ولأن منطوق الفرضية يتعلق أساس بالقياس البعدي ونتائج المعالجة باستخدام اختبار "مان ويتني" فقد أشارت النتائج إلى وجود فروق دالة إحصائية بالنظر إلى قيم متوسط الرتب ومجموع الرتب وقيمة U التي بلغت (0.000) وهي قيمة دالة إحصائية بحسب ما توضحه قيمة sig المقدرة ب (0.000) الأكبر من مستوى الدلالة المطلوب ومحدد في هذه الدراسة ب (0.05) وهو ما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائية، قراءة تحليل بدورها إلى رفض منطوق الفرضية الصفرية وقبول الفرض البديل، من جانب آخر أجرى الباحث جملة من المعالجات الإحصائية الوصفية لتكرارات الاستجابات الصحيحة لأفراد المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياسين القبلي والبعدي وهي الجداول التي توضح بشكل بارز أثر تطبيق البرنامج على استجابات السائقين المستفيدين من البرنامج بينما لم تظهر الفروق واضحة بين القياسين القبلي والبعدي في المجموعة الضابطة التي لم تستفد من البرنامج، على ذات المنوال أجرى الباحث تحليلا آخر لدرجات الأفراد في القياسين القبلي والبعدي للتحقق من فاعلية البرنامج الذي بدا أثر محتوياته التعليمية والإرشادية واضحا وفق ما تظهره الجداول الوصفية للاستجابات ووفق ما أشارت إليه نتائج المعالجة الإحصائية باستخدام اختبار "مان ويتني" التي بينت دلالة الفرق بين درجات المجموعتين الضابطة والتجريبية في القياس البعدي وهو ما كان يستهدفها البرنامج وما كان يرومه الباحث من هذه الدراسة.

سابعاً: على سبيل الاستخلاص:

تأسيساً على كل ما تقدم من تأثيل لمفهوم الاتجاهات النفسية وبحث في طرق قياسه وتفكيكه ومروا بأساليب تعديله وصولاً عند نتائج التحليل الإحصائي لفاعلية البرنامج النفس الاجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، يتموضع الأتيتود على حد تعبير "غالينا أندريفا" بإلحاح الحاجة والتخصص ليمشهد ملامح سلوك السائقين على الطريق بوصفه مكوناً إفتراضياً يمكن للباحثين في مجال السيكلوجيا الاجتماعية سبل فهم حرك سلوك السائقين في الفضاء الطريقي الذي ارتبط في السنوات الماضية بكثير من المآسي بالنظر إلى حجم القتل والجرحى وما يستتبعها من تكلفة إقتصادية تقع على عاتق الدولة كان يمكن أن تصرف في غير ما مجال من مجالات التنمية التي ينشدها الجميع.

لم يكن الخوض في موضوع الاتجاهات النفسية وعلاقتها بالسلامة المرورية مبنياً على الصدفة بل محاولة لتوظيف البنيان المقولي للسيكلوجيا الاجتماعية في ارتباطها العلمي العملي الوثيق بالموضوعات ذات الصلة بسلوك الأفراد في مناشط الحياة المختلفة، وليست الطريق إلا واحداً من أبرز مجالات الحياة اليومية التي يختلط فيها الفردي بالمجتمعي ضمن علاقة تأثير وتأثر ترسم مشاهد للتفاعل الاجتماعي داخل فضاء الطريق في المجتمع الجزائري، وكيفما تم النظر إلى الطريق فإن المنظور السيكلوجيا اجتماعي يتموقع بقوة التشخيص والعلاج لسلوك السائقين إنطلاقاً من مفهوم الاتجاهات النفسية التي تمحورت حوله الدراسة الحالية في السبيل إلى مساهمة علمية جادة ضمن المسعى العام للتقليل من حجم وآثار مشكلة حوادث السير ببلادنا، ولأن نتائج الدراسة قد أثبتت فاعلية البرنامج المقترح في تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية فيمكن الذهاب بعيداً خلف مدلولات نتائج الدراسة لنشير إلى أن مبضح التشريح السيكلوجيا اجتماعي وإن ثبتت فعاليته في تعديل سلوك السائقين، فإن ذلك لا يمنع من رسم استراتيجية واضحة المعالم تستشرك كل المنظورات الممكنة نحو موضوع لا يقبل النظرة الاختزالية ولا الحلول الترقية على نحو يعكسه المبدأ الذي تبنته منظمة الصحة العالمية تحت شعار "السلامة المرورية لا ينبغي أن تترك للصدفة" وهو ما يحتم على المشتغلين بموضوع السلامة المرورية في بلادنا الاستئناس بالتجارب العالمية المختلفة في مواجهة مشكلة حوادث الطرقات، وقد أمكن للباحث على مدار سنوات الإنشغال بموضوع السلامة المرورية الوقوف على العديد من الاستراتيجيات والنماذج التي تضيق حيناً وتوسع حيناً آخر بحسب ما تمليه الإمكانيات

والموارد المالية في كل رقعة جغرافية، إلا أنها تتفق جميعاً على مبدئين رئيسيين (إرادة سياسية جادة وبحث علمي جاد).

إنطلاقاً من هذين الشرطين يمكن التأسيس لاستراتيجية أوصت بها مؤسسة بحثية سويدية متخصصة في موضوع السلامة المرورية (sweroad) تبعا لدراسة تشخيصية أجريت في لبنان سنة (2014) تطلع من ستة عناصر أساسية وتعرف اختصاراً باستراتيجية E6 بالنظر إلى الحروف الانجليزية التي تبدأ بها العناصر الستة ضمن الاستراتيجية المقترحة وهي: (هاني قبيسي، 2008)

Engineering : الهندسة (في بناء الطرق وتطوير المركبات)

Enforcement : التطبيق (لقانون سير متطور بشكل مستمر وحازم من دون تمييز)

Education : التثقيف (للمجتمع وتضمين هذه الثقافة مناهج المدارس والجامعات)

Emergency : الطوارئ (إنشاء جهاز متطور وفعال لإنقاذ الجرحى على الطرق)

Evaluation : التقييم (قبل وبعد، لكل من عملية الإصلاح وحملات التوعية)

Encouragement : التشجيع (لعناصر النجاح ومعاقبة الفاسدين والمسؤولين عن الفشل)

وإذ يقترح الباحث العناية بتلك العناصر المؤسسة لاستراتيجية السلامة المرورية فإن المقترح السيكواجتماعي يلح على أهمية استشارك المجتمع المدني بما يمتلكه من اقتدارات للتأثير بالآليات المباشرة التي تجمع الناس على أشكال تفاعل مختلفة تنقل المضمون الثقافي للمرور وتجعله حياً عند المتلقي، والمتلقي هنا هو المجتمع بجميع شرائحه بصرف النظر عن انتماءاته العرقية أو السياسية طالما أن المسألة هي مسألة الكل ومسألة دولة ومسألة مجتمع.

إن المجتمع هو الذي يطرح القضايا دائما أمام البسيكولوجيا الاجتماعية على حد تعبير الباحث الفرنسي (موسكوفيتسي) "ولا يمكن للمرء الذي يمتلك مناهج البحث والمعارف النظرية أن يصبح عالما جيدا في مجال البسيكولوجيا الاجتماعية دون إدراك قضايا مجتمعه الاجتماعية". (غالينا أندرييفا، 1982، ص5) على هذا الأساس تشكلت الشرارة الأولى للانطلاق نحو البحث في واحد من أوكد قضايا المجتمع الحديث استنادا إلى البنيان المقولي للبسيكولوجيا الاجتماعية واعتمادا على واحد من أكثر المفاهيم استقطابا للباحثين في التخصص لتكون المحصلة الدراسة الموسومة بـ "بناء برنامج نفس اجتماعي لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية" وفي ذلك تحقيق لأكثر من غاية لعل أسماها حفظ النفس التي أجمعت كل الملل والشرائع على حفظها.

ومن الوهلة الأولى يصعب تصور موضوع السلامة المرورية ضمن تخصص البسيكولوجيا الاجتماعية، صعوبة التصور وتلك الحيرة التي صاحبته شكلت دافع البحث والإطلاع لتحقيق مطلب تقديم مقترح جاد للهيئات الوصية يسهم في كبح معدلات ضحايا حوادث المرور، عبر تصميم برنامج تعليمي إرشادي إنطلاقا من دراسة تشخيصية متكاملة الأركان لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، قبل الخوض في كل تفصيل لتعديلها اعتمادا على أطروحات البسيكولوجيا الاجتماعية، وتقييم فاعلية البرنامج المقترح في مرحلة لاحقة، وبقدر ما طرحت الدراسة من نتائج بقدر ما نرجو لمزيد من البحوث المستقبلية في مجال الدراسات المرورية، وأن يأخذ الباحثون بالتناولات العلمية الممكنة باختلاف أنساقها، على نحو يسهم في تقديم البحوث بمنظور شمولي غير إختزالي لا ينفي صفة التخصص، فإذا كنا نعتقد جزما بأن العلم بمختلف فروعه يميل اليوم إلى النظرة التكاملية للموضوعات، فما بالنأ إذا تعلق الأمر بسلامة الأفراد على الطريق، ويقترح الباحث أن تأخذ الدراسات والبحوث المستقبلية بتوجهات منهجية ونظرية مغايرة لإعطاء صورة أوضح وأشمل في هذا المنحى الجديد من البحوث الأمبريقية المرورية.

كما أحسب أن الدراسة قد سمحت لي بتحقيق بعض ما كان يُرام بلوغه من مآرب، وتقديم عمل علمي يضاف إلى رفوف المكتبة، وبقدر ما تركت هذه الجزئية من شعور بمتعة الإنجاز بقدر ما كشفت حجم التأخر عندنا عن الاهتمام بهذا الموضوع مقارنة بالشوط الذي قطعته بعض دول المشرق، اهتمام تعكسه حجم البحوث والدراسات المنجزة والملتقيات والندوات العلمية والكتب المؤلفة وكل ذلك في سبيل تحقيق السلامة المرورية للأفراد وهو الهدف الأسمى من وراء كل ذلك.

والحمد لله أولا وآخرا وصلى الله على نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

1. أديب محمد خضور (2007)، حملات التوعية المرورية العربية، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
2. جنان سعيد الرحو (2005)، أساسيات في علم النفس، ط1، بيروت لبنان، الدار العربية للعلوم.
3. هاشم محمد نور المدني (2006)، الخطر الكامن بين الإنسان والمركبة والطريق، ط1، بيروت لبنان، الدار العربية للعلوم.
4. حامد عبد السلام الزهران (1977)، علم النفس الاجتماعي، ط4، القاهرة مصر، عالم الكتب.
5. طلعت حسن عبد الرحيم (1988)، علم النفس الاجتماعي المعاصر، جامعة المنصورة مصر، مطبوعات كلية التربية.
6. كامل محمد عويضة (1996)، علم النفس الاجتماعي، سلسلة علم النفس، بيروت لبنان، دار الكتب العلمية.
7. كولن فرايزر وآخرون (2012)، تقديم علم النفس الاجتماعي، ترجمة فارس حلمي، ط1، عمان الأردن، دار المسيرة.
8. لويس كامل مليكة (1989)، سيكولوجية الجماعات والقيادة، الجزء الأول، مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب.
9. لويس كامل مليكة (1989)، سيكولوجية الجماعات والقيادة، الجزء الثاني، مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب.
10. محمد أحمد بوركاب (2006)، المصالح المرسل وأثرها في مرونة الفقه الإسلامي، ط1، دار البحوث الإسلامية وإحياء التراث. الأردن، دار المعارف.
11. محمد السويدي وآخرون (1997)، قاموس أممي : انجليزي - عربي، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
12. محمد بن مكرم ابن منظور (د.ت)، لسان العرب، القاهرة مصر، دار المعارف.
13. محمد بن يحيى زكرياء عباد مسعود (2006)، التدريس عن طريق المقارنة بالأهداف والمقارنة بالكفاءات، المشاريع وحل المشكلات، منشورات المعهد الوطني لتكوين مستخدمي التربية وتحسين مستواهم، الجزائر.
14. محمد سعد الدين بيان (2014)، التربية المرورية مدخل في إعداد المعلم، ط1، عمان الأردن، دار حامد للنشر والتوزيع.
15. محمود السيد أبو النيل (1975)، علم النفس الاجتماعي: دراسات عربية وعالمية، ج1، ط4، بيروت لبنان، دار النهضة العربية.
16. محمود السيد أبو النيل (1995)، علم النفس الصناعي دراسات عربية وعالمية، بيروت لبنان، دار النهضة العربية.
17. محمود فهمي الباز و الشوربجي وعلي بن سعيد الغامدي (2006) دراسة استطلاعية عن تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود، مركز البحوث، جامعة الملك سعود. الرياض السعودية.
18. محسن بن عيسى العجمي (2008)، السلامة المرورية: الواقع والتطلعات، ط1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض المملكة العربية السعودية.
19. معتز عبد الله (1989)، الاتجاهات التعصبية، سلسلة عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب الكويت.
20. مصطفى سويف (1966)، مقدمة لعلم النفس الاجتماعي، ط2، القاهرة مصر، مكتبة الأنجلومصرية.
21. نجيب اسكندر ابراهيم وآخرون (1961)، الدراسة العلمية للسلوك الاجتماعي، ط2، مصر، مؤسسة المطبوعات الحديثة.
22. ساهر حسن سداد (2011)، نظرية التغيير النفسي والاجتماعي من منظور إسلامي، ط1، عمان الأردن، دار النفائس.

23. سليمان عبيدات (1988)، القياس والتقويم التربوي، الأردن، دار الفرقان للنشر والتوزيع.
24. سعد الدين محمد عثماوي (2006)، إدارة المرور، مركز الدراسات والبحوث الأمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض للسعودية.
25. سعد عبد الرحمان (1998)، القياس النفسي: النظرية والتطبيق، ط3، القاهرة مصر، دار الفكر العربي.
26. عامر بن ناصر المطير (2006)، حوادث المرور في الوطن العربي: حجمها وتكاليفها الاقتصادية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض المملكة العربية السعودية.
27. عباس محمود عوض (1985)، سيكولوجية الحوادث، القاهرة، دار المعرفة الجامعية.
28. عبد الكريم غريب (2006)، المنهل التربوي، ج1، ط1، نشرات عالم التربية الدار البيضاء مطبعة النجاح الجديدة.
29. عبد الكريم غريب (2006)، المنهل التربوي، ج2، ط1، نشرات عالم التربية الدار البيضاء مطبعة النجاح الجديدة.
30. عبد اللطيف خليفة، محمود عبد المنعم شحاتة (د.ت)، سيكولوجية الاتجاهات: المفهوم القياس التغير، القاهرة مصر، دار غريب.
31. عبد اللطيف محمد خليفة (1990)، ارتقاء القيم: دراسة نفسية، سلسلة عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب الكويت.
32. عبد المنعم الدردير (2005)، الإحصاء البارامتري واللابارامتري في اختبار فروض البحث النفسية والتربوية والاجتماعية، القاهرة مصر، عالم الكتب.
33. عبد الفتاح محمد دويدار (1998)، علم النفس الاجتماعي أصوله ومبادئه، الإسكندرية مصر، دار المعرفة الجامعية.
34. علاء عبد الرحمان البكري (1418 هـ)، حوادث المرور واقع وحلول، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض المملكة العربية السعودية.
35. علي بن سعيد الغامدي (2000)، حوادث المرور في المملكة الأسباب والآثار والحلول، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض المملكة العربية السعودية.
36. علي بن سعيد الغامدي (ب ت)، مفاهيم أساسية في علم المرور، ط 1، الرياض المملكة العربية السعودية.
37. فوزية محمود النجاشي، حنان محمد نصار (2009)، الوعي المروري والسكاني لطفل الروضة: دراسات وأنشطة، ط1، القاهرة مصر، دار الكتاب الحديث.
38. فؤاد البهي السيد، سعد عبد الرحمن (1999)، علم النفس الاجتماعي، رؤية معاصرة، القاهرة مصر، دار الفكر العربي.
39. فؤاد البهي السيد (1954)، علم النفس الاجتماعي، القاهرة مصر، دار الفكر العربي.
40. فرج عبد القادر طه (1994)، قراءات في علم النفس الصناعي التنظيمي في الوطن العربي، ط4، القاهرة مصر، دار المعارف.
41. قاسم أحمد عامر (2003)، حوادث السير والموار: أسبابها وآثارها وسبل الوقاية منها: دراسة تطبيقية على إمارة الشارقة، مجلة مركز بحوث الشارقة، الشارقة الإمارات العربية المتحدة.
42. راضي عبد المعطي السيد (2008)، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض المملكة العربية السعودية.

43. خالد عبد الرحمان السيف وآخرون (1410 هـ)، **تقويم برامج النوعية المرورية**، اللجنة الوطنية للسلامة المرورية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم النفسية، الرياض المملكة العربية السعودية.
44. ذياب موسى البدائية (1998)، **المرشد في كتابة الرسائل الجامعية**، الرياض، مطابع أكاديمية نايف للعلوم الأمنية.
45. غالينا أندرييفا (1988)، **البيوكولوجيا الاجتماعية**، ترجمة إلياس شاهين، موسكو روسيا، دار التقدم.
46. المركز المغربي للتربية المدنية (2009)، **دليل منهاج التربية المدنية**، ط1، منشورات المركز المغربي للتربية المدنية، الدار البيضاء.
47. الفريق التربوي الوطني مديرية التعليم العتيق (2014)، **الوظائف والكفايات المهنية لمؤطر الدروس ببرنامج محو الأمية بالمساجد من خلال العدة التنظيمية والتربوية**، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، المملكة المغربية.
48. دليل مرجعي (2009)، **مواصفات المكون في مجال محو الأمية**، ط1، وزارة التربية الوطنية والتعليم العالي وتكوين الأطر والبحث العلمي، قطاع محاربة الأمية والتربية غير النظامية، المملكة المغربية، مطبعة البيضاء.
49. **دليل المكون في مجال التربية المرورية (ب ت)**، وزارة التربية الوطنية والتعليم العالي وتكوين الأطر والبحث العلمي، قطاع محاربة الأمية والتربية غير النظامية، المملكة المغربية.
50. **التكوين الأساسي في مجال التربية المرورية (ب ت)**، وزارة التربية الوطنية والتعليم العالي وتكوين الأطر والبحث العلمي، قطاع محاربة الأمية والتربية غير النظامية، المملكة المغربية.

ثانيا: المجالات:

51. أمر رئاسي رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو سنة 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها، **الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية** عدد 45، ص ص (4 - 13).
52. جمال محمد شاكر (2003)، **حوادث المرور بين الشباب**، الأسباب والدوافع، **مجلة الفكر الشرطي**، الإدارة العامة لشرطة الشارقة، مركز بحوث الشرطة، مج 12، ع 2، ص ص (240-283).
53. حمو بوظيفة وآخرون (2007)، **فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر: دراسة ميدانية على عينة من السائقين**، **مجلة الوقاية والأمن**، ع 1، جامعة الجزائر، ص ص (9 - 40).
54. حسين صديق (2012)، **الاتجاهات من منظور علم الاجتماع**، **مجلة جامعة دمشق**، مج 28، ع 3-4، ص ص (299 - 322).
55. زايد بني عطا (2008)، **بناء مقياس الاتجاهات نحو تنظيم النسل باستخدام النموذج الكشفي التدريجي العام**، **المجلة الأردنية في العلوم التربوية**، جامعة اليرموك الأردن، مج 4، ع 2، ص ص (89-108).
56. زكرياء شعبان شعبان (2013)، **دراسة تحليلية لكتب لغتنا العربية المطورة المقررة لصفوف الحلقة الثانية من المرحلة الأساسية في الأردن في ضوء مضامين التربية المرورية**، **مجلة الجامعة الإسلامية للدراسات التربوية والنفسية**، مج 21، ع 4، أكتوبر 2013، ص ص (29-58).
57. لامية بوبيدي (2015)، **دور بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية في اكساب الثقافة المرورية للتلاميذ المتدربين**، **مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية**، جامعة حمه لخضر الوادي الجزائر، ع 10، مارس 2015، ص ص (119-138).
58. ماهر جمال الدين (2000)، **التخطيط للتوعية المرورية**، **مجلة الفكر الشرطي**، مركز بحوث الشرطة، الإدارة العامة لشرطة الشارقة، مج 8، ع 32، ص ص (186 - 212).

59. محمد مرسي محمد مرسي (1425هـ)، الوعي المروري لدى الأطفال، *المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب*، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مج 19، ع 38، ص ص (283 - 368).
60. مصطفى الحدية (1987)، قضايا استمولوجية في علم النفس الاجتماعي: علم النفس الاجتماعي العربي نموذجاً، *إشكالية المنهج في الفكر العربي والعلوم الإنسانية*، ص ص (67-76).
61. نضال الشريفة (2006)، بناء مقياس اتجاهات معلمي العلوم نحو العمل المخبري، *المجلة الأردنية للعلوم التربوية*، جامعة اليرموك، الأردن، مج 2، ع 3، ص ص (169 - 187).
62. سميرة نصر دويدار (2008)، الاتجاهات البحثية المعاصرة لحوادث المرور، *مجلة الفكر الشرطي*، مركز بحوث الشرطة، الإدارة العامة لشرطة الشارقة، مج 12، ع 46، ص ص (192 - 227).
63. سعد بن علي الشهري (2003)، اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور، دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض، *المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب*، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مج 18، ع 35، مارس 2003، ص ص (301 - 354).
64. عادل عبد الله خميس المعمر (2005)، دور التوعية المرورية في الحد من حوادث الطرق، *مجلة الفكر الشرطي*، مركز بحوث الشرطة، الإدارة العامة لشرطة الشارقة، مج 14، ع 54، ص ص (12 - 43).
65. عبد الوهاب عبد الرزاق التحاني (2000"أ")، تطور الجهود الأمنية لتأمين السلامة من حوادث المرور على الطرق العامة، *مجلة الفكر الشرطي*، مركز بحوث الشرطة، الإدارة العامة لشرطة الشارقة، مج 8، ع 30، ص ص (133 - 159).
66. عبد الوهاب عبد الرزاق التحاني (2000"ب")، تطور الجهود العربية لتأمين السلامة العامة حوادث الطرق في الوطن العربي، *مجلة الفكر الشرطي*، مركز بحوث الشرطة، الإدارة العامة لشرطة الشارقة، مج 8، ع 32، ص ص (214 - 290).
67. عبد اللطيف المودني، (2010)، المقاربات البيداغوجية ومفارقاتها: بين استقلالية المدرس وتنمية التعلّمات، *دفاتر التربية والتكوين*، ع 2، ص ص (16-20).
68. عبد العزيز العلوي الأماني (2011)، دور التقويم التربوي في تطوير فعالية كفايات التدريس، *مجلة دفاتر التربية والتكوين*، ع 4، فبراير 2011، الدار البيضاء المغرب مكتبة المدارس، ص ص (20 - 27).
69. عبد العزيز فهمي النوحى وآخرون (1995)، مقياس اتجاهات الشباب الجامعي نحو قيادة السيارات ومدخل نسفي أيكولوجي لتعديلها، *مجلة كلية التربية*، جامعة الإمارات، السنة العاشرة، العدد 11، ص ص (269-303).
70. عز الدين الخطابي، (2010)، الأطر المرجعية للمقاربات البيداغوجية، *مجلة دفاتر التربية والتكوين*، ع 2، ص ص (8-16).
71. علاء عبد الرحمان البكري (1419هـ)، المرور والبيئة: الأضرار الناجمة عن استخدام المركبات، *المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب*، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مج 13، ع 26، ص ص (309 - 346).
72. علاء عبد الرحمان البكري (2001)، السلامة المرورية لدى الشباب في دولة الإمارات العربية المتحدة، *مجلة الفكر الشرطي*، مركز بحوث الشرطة، الإدارة العامة لشرطة الشارقة، مج 10، ع 37، ص ص (173 - 205).
73. رالف شفارتس (1994)، التفاؤلية الدفاعية والتفاؤلية الوظيفية كشرطين للسلوك الصحي، ترجمة سامر جميل رضوان، *مجلة الثقافة النفسية المتخصصة*، طرابلس لبنان، العدد 18، ص ص (75-93).
74. تغريد عبد الرحمان حجازي (2008)، بناء مقياس الاتجاهات نحو الكيمياء، *مجلة العلوم التربوية والنفسية*، كلية التربية جامعة البحرين، الصخير مملكة البحرين، مج 9، ع 1، ص ص (76 - 91).

75. خلود السباعي (2011)، الاتجاهات المتصلة كنمط للعلاقة مع الآخر، المجلة الإلكترونية لشبكة العلوم النفسية، ع29-30، ص ص (12 - 21).

76. ذياب موسى البداينة (1417هـ)، قياس درجة الخوف لدى المواطن الأردني من حوادث السير، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، مج 11، ع 22، ص ص (95-121).

ثالثا : الرسائل الجامعية:

77. أحمد بن محمد المهوس (2004)، اتجاهات العاملين بالمديرية العامة للجوازات نحو الجودة الشاملة، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

78. الطاهر براهيم (1995)، مؤسسة المعهد التكنولوجي للتربية و تنمية النظام التربوي في الجزائر: دراسة نظرية وميدانية، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد علم الاجتماع، جامعة قسنطينة الجزائر.

79. حسان بن حبيب القحطاني (2003)، تقييم البرامج الإعلامية للإدارة العامة للمرور في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

80. حسين بن عبد الله الفراج (1999)، حوادث دهس المشاة في مدينة الرياض: دراسة تحليلية، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

81. حسين حميد الثقفي، (2006)، تغيير الاتجاهات نحو مهنة التمريض لدى عينة من الشباب السعودي من خلال برنامج إرشادي، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم العلوم الاجتماعية، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

82. طارق بن موسى العتيبي (2006)، الصراعات التنظيمية وأساليب التعامل معها: دراسة مسحية لوجهة نظر الضباط في المديرية العامة للجوازات بمدينة الرياض، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

83. محمد بن بندر بن محمد آل سعود (2003)، اتجاهات الضباط نحو الترقية بالخدمة العسكرية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم العلوم الإدارية، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

84. محمد بن عبد الله إبراهيم السبيعي (2002)، اتجاهات مستخدمي الطرق نحو الخدمات التي تقدمها دوريات أمن الطرق، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

85. محمد بن شباب بن دغيش البقمي (2000)، التخطيط التعليمي للسلامة المرورية في المرحلة الثانوية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة أم القرى المملكة العربية السعودية،

86. ناصر بن سليمان العبد الجبار (2003)، الصلح ودوره في إنهاء الدعوى الناشئة عن الحادث المروري : دراسة تطبيقية على مدينة الرياض، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

87. ناصر بن هزاع بن عبد الله الغامدي (2006)، اتجاهات الموظفين نحو خصخصة المطارات الدولية، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

88. سهام كامل محمد (2008)، اتجاهات معلمات رياض الأطفال نحو العمل مع الطفل في ضوء بعض المتغيرات النفسية والديموغرافية، مذكرة ماجستير غير منشورة، قسم علم النفس جامعة القاهرة مصر.

89. سليمان محمد السلامة (2002)، اتجاهات السائقين نحو استخدام حزام الأمن، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

90. سعيد حسن الغامدي (2003)، مدى اختلاف الخصائص السيكمترية لأداة القياس في ضوء تغاير عدد بدائل الاستجابة و المرحلة الدراسية، مذكرة ماجستير غير منشورة، قسم علم النفس، جامعة أم القرى، السعودية.
91. عابد بن موسى الزهراني (2006)، اتجاهات ضباط الصف والجنود نحو نظام الترقية: دراسة مسحية على ضباط الصف والجنود بمنطقة مكة المكرمة، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
92. عبد العزيز بن محسن الصبحي (1998)، الآثار الاجتماعية لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
93. عبد العزيز بن ناصر الهزاع (2004)، برامج مدارس تعليم قيادة السيارات ودورها في زيادة الوعي المروري، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
94. عبد الله حامد عبد الله الخلف (2005)، دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري: دراسة شبه تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية في مدينة الرياض، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
95. عبد الله ناصر صالح المختبر (2002)، خصائص الإجراءات الوقائية إزاء الحوادث المرورية المتعلقة بقيادة صغار السن في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
96. عثمان عبد الرحمن عثمان السيد (2004)، مدى فعالية أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية في الحد من المخالفات المرورية من وجهة نظر الضباط والجمهور بمدينة الرياض، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
97. صالح بن محمد السديس (1423هـ)، أثر ارتكاب المخالفات المرورية في حوادث السير، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
98. رشدان بن حميد مسعود المطرني (1424هـ)، أثر تدريس وحدة مقترحة للسلامة المرورية في إكساب التلاميذ الصف الأول ثانوي بعض مفاهيم ومهارات السلامة المرورية وفي اتجاهاتهم نحو السلامة المرورية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة أم القرى المملكة العربية السعودية.
99. خالد بن عبد العزيز الجابر (2003)، فعالية دوريات الأمن في الحد من حوادث السيارات، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
100. خليل مصباح الزيان (2012)، فعالية برنامج بالرسوم المتحركة في اكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلبة المرحلة الأساسية بغزة، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية الجامعة الإسلامية غزة ،

رابعا : الملتقيات والندوات العلمية

101. أحسن مبارك طالب (2009)، سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور ، ورقة مقدمة لندوة التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور المنعقدة في الفترة 1-3 / 6 / 2009 الجزائر العاصمة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
102. أسامة محمد السبعواي (2006)، الفوضى المرورية للشوارع العراقي وأثرها على الصحة النفسية لدى طلاب جامعة الموصل، ورقة مقدمة لمؤتمر التعليم والسلامة المرورية المنعقد في الفترة 11-13 / 12 / 2006، مركز الدراسات والبحوث أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية.

103. الأخضر عمر دهيمي (2009)، **مشكلات المرور وسبل معالجتها**، ورقة مقدمة في ندوة التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور المنعقدة في الفترة 1-3 / 6 / 2009 الجزائر العاصمة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
104. جمال عبد المحسن عبد العال (1997)، **الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها**، ورقة مقدمة للندوة العلمية الأربعين "أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور" المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية الرياض المملكة العربية السعودية، صص (13-42).
105. جمال محسن عبد العال (1418هـ)، **نحو إستراتيجية وطنية لتقليل الحوادث المرورية**، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية المنعقد بتاريخ 20-23 شعبان 1418 هـ، الرياض المملكة العربية السعودية.
106. جبوب قووز (2006)، **توظيف التعليم والإعلام لرفع مستوى السامة المرورية لدى الأطفال في هولندا**، ورقة مقدمة لمؤتمر التعليم والسلامة المرورية المنعقد في الفترة 11-13 / 12 / 2006، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض السعودية.
107. زياد ميخل عقل (2006)، **التعاون الدولي للسلامة على الطرق**، 11-13 / 12 / 2006، ورقة مقدمة لمؤتمر التعليم والسلامة المرورية المنعقد في الفترة 11-13 / 12 / 2006، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض، السعودية.
108. حمود عبد العزيز البدر (1418هـ)، **فعالية التوعية المرورية للحد من الحوادث المرورية**، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية المنعقد بتاريخ 20-23 شعبان 1418 هـ، الرياض المملكة العربية السعودية، ص ص (177-202).
109. يوسف محمد عبده (1997)، **حجم مشكلة المرور في الأردن : أسبابها ودور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير**، ورقة مقدمة في الندوة العلمية الأربعين "أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور"، المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (99 - 126).
110. لخضر لكحل (2011)، **المقاربة بالكفاءات: الجذور والتطبيق**، ورقة مقدمة إلى الملتقي الوطني حول التكوين بالكفايات في التربية 17-18 جانفي 2011، جامعة ورقلة الجزائر ص ص (72-91).
111. محمد بن عبد المحسن التويجي وآخرون (2004)، **قيادة صغار السن وتأثيرها على المخالفات المرورية**، ورقة مقدمة للمؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية، المخالفات المرورية، الأسباب والآثار والحلول، المنعقد في الفترة 18-21 / 09 / 2004، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض السعودية، ص ص (73-744).
112. محمد واجد النعمة (2006)، **أهمية السلامة المرورية في المرحلة الثانوية**، ورقة مقدمة لمؤتمر التعليم والسلامة المرورية المنعقد في الفترة 11-13 / 12 / 2006، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.
113. محمد سليمان الوهيد (1997)، **القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور**، ورقة مقدمة في الندوة العلمية الأربعين "أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور"، المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، صص (43-60).
114. محمد سعد الدين خيرويان (2006)، **التربية المرورية في التعليم**، ورقة مقدمة لمؤتمر التعليم والسلامة المرورية المنعقد في الفترة 11-13 / 12 / 2006، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض السعودية.
115. محمد فؤاد العناوسة (2004)، **المخالفات الفنية المتعلقة بالمركبة**، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية، المخالفات المرورية، الأسباب والآثار والحلول، المنعقد في الفترة 18-21 / 09 / 2004، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض السعودية، ص ص (507-540).

116. محسن بن عيسى العجيمي (2006)، التنظيم المؤسسي للهياكل الرسمية المرورية ودوره في معالجة المشاكل المرورية، ورقة مقدمة في الندوة العلمية "حجم حوادث المرور وسبل معالجتها" المنعقدة عام 1427هـ، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (7-48).
117. معن خليل العمر (2006)، التنمية الاقتصادية والاجتماعية وانعكاساتها على حوادث المرور: ورقة مقدمة للندوة العلمية "حجم حوادث المرور وسبل معالجتها"، المنعقدة عام 1427هـ، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (115-134).
118. مرضي بن مرضي راضي المالكي (2004)، الخصائص الديموغرافية لمرتكي المخالفات المرورية، ورقة مقدمة للمؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية: المخالفات المرورية، الأسباب والآثار والحلول، المنعقد في الفترة 18-21 / 09 / 2004، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض السعودية، ص ص (583-618).
119. مرضي بن مرضي راضي المالكي (2005)، الإحصاء المروري: المعايير والافتراضات الأساسية، ورقة مقدمة لندوة حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 08-10 / 12 / 2003، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض المملكة العربية السعودية، ص ص (35-72).
120. سعد الدين محمد عشاوي (1990)، التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور، ورقة مقدمة لندوة سلامة المرور المنعقدة في الفترة 20-22 / 08 / 1990، المركز العربي للدراسات الامنية والتدريب، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (129-154).
121. سعد القاضي وآخرون (1994)، نحو مفهوم شامل للسلامة المرورية، ورقة مقدمة للندوة الوطنية لسلامة المرور المنعقدة في الفترة 15-18 شوال 1414هـ. الرياض السعودية.
122. عابد علي الحميدان (2006)، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، ورقة مقدمة لمؤتمر التعليم والسلامة المرورية المنعقد في الفترة 11-13 / 12 / 2006، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض السعودية.
123. عادل بن صلاح عبد الجبار (2004)، اللوحات المرورية ودورها في الحد من المخالفات المرورية، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية، المخالفات المرورية، الأسباب والآثار والحلول، المنعقد في الفترة 18-21 / 09 / 2004، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض المملكة العربية السعودية، ص ص (341 – 394).
124. عامر بن ناصر المطير (2005)، استخدام بعض المؤشرات الإحصائية في خطورة الحوادث المرورية، ورقة مقدمة لندوة حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 08-10 / 12 / 2003، مركز الدراسات والبحوث جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (7-34).
125. عبد الله بن سلطان السبيعي (2004)، الحالة الصحية لقائد المركبة وتأثير ذلك على المخالفات المرورية، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية، المخالفات المرورية، الأسباب والآثار والحلول، المنعقد في الفترة 18-21 / 09 / 2004، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض السعودية، ص ص (735-754).
126. عبد الله نجر الصقر (1418هـ)، مشكلة حوادث المرور في المملكة من واقع الإحصاءات الرسمية، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية المنعقد بتاريخ 20-23 شعبان 1418 هـ، الرياض السعودية.
127. عبد الرحمان بن إبراهيم الشارح (2006)، التربية والتثقيف روافد أساسية في السلامة المرورية: الندوة العلمية "حجم حوادث المرور وسبل معالجتها" المنعقدة عام 1427هـ، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية المملكة العربية السعودية، ص ص (135-160).

128. عبد الرحمان عقيل الجناحي (2007)، أهمية الإحصاء لرجال المرور، ورقة مقدمة لندوة تنمية مهارات رجال المرور في مجال التوعية المرورية المنعقدة في الفترة 19-23 / 05 / 2007، عمان، كلية التدريب أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض السعودية.
129. عبد الرحمان عقيل الجناحي (2006)، البحث العلمي ودوره الإستراتيجية في معالجة حوادث المرور: ورقة مقدمة لندوة "حجم حوادث المرور وسبل معالجتها" المنعقدة عام 1427 هـ، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية المملكة العربية السعودية، ص ص (161-187) .
130. عبد الرحمان محمد عسيري (1418 هـ)، الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية: دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية المنعقد بتاريخ 20-23 شعبان 1418 هـ ، الرياض المملكة العربية السعودية، ص(267-306) .
131. عبد الرحيم بن حمود الزهراني (2004)، دور التقنيات الحديثة في التقليل من المخالفات المرورية، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية، المخالفات المرورية، الأسباب والآثار والحلول، المنعقد في الفترة 18-21 / 09 / 2004، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض المملكة العربية السعودية، ص ص (313 - 339).
132. علي بن سعيد الغامدي (1418 هـ)، الأسباب والآثار لحوادث المرور في المملكة، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية المنعقد بتاريخ 20-23 شعبان 1418 هـ، الرياض المملكة العربية السعودية، ص ص (15-40).
133. علي بن سعيد الغامدي (1997)، تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور، ورقة مقدمة في الندوة العلمية الأربعين "أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور" المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (61-98).
134. علي بن ضبيان الرشيد (2006)، أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية (المهام والآليات)، ورقة مقدمة في الندوة العلمية "حجم حوادث المرور وسبل معالجتها" المنعقدة عام 1427 هـ، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ص ص (49 - 78).
135. علي بن صبيان الرشيد (2005)، دور نظام النقاط في الحد من المخالفات المرورية، ورقة مقدمة في ندوة حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 08-10 / 12 / 2003، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض المملكة العربية السعودية، ص ص (145-176).
136. عمرو صالح جمجوم (2005)، التوعية المرورية وأثرها في التقليل من الحوادث المرورية، ورقة مقدمة لندوة حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 08-10 / 12 / 2003، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (207 - 246).
137. فهد بن عبد الرحمان الناصر (2005)، الأبعاد النفسية والاجتماعية للحوادث المرورية، ورقة مقدمة لندوة حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 08-10 / 12 / 2003، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (111-144).
138. فتح الله المحجوب محمد (1997)، دراسة تحليلية عن الحوادث والمشكلات المرورية في المملكة المغربية، الندوة العلمية الأربعين "أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور"، المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية الرياض السعودية، ص ص (127-154).

139. صالح بن محمد المالك (2004)، **الضبط المروري وتشعب المهام**، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية، المحالقات المرورية، الأسباب والآثار والحلول، المنعقد في الفترة 18-21 / 09 / 2004، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم النفسية، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص ص (226-246).
140. تاكيش أوجارا (1981)، **الوضع الحالي لتعليم قيادة السيارات في اليابان وتعليم المتدربين**، ورقة مقدمة في الدورة التدريبية "دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى"، المنعقدة في الفترة الممتدة من 01-21 / 04 / 1981 المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب الرياض السعودية.
141. خالد بن سليمان الخليوي (2005)، **الآثار الاقتصادية لحوادث المرور**، ورقة مقدمة لندوة حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 08-10/12/2003، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، السعودية، ص ص (177 - 206).
142. خالد عبد الرحمان السيف (1418هـ)، **إدخال تعليم سلامة المرور في المناهج**، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية المنعقد بتاريخ 20-23 شعبان 1418 هـ، الرياض المملكة العربية السعودية، ص ص (223 - 244).
143. خالد محمد هلال (1418هـ)، **التنشئة المرورية لدى الطفل العربي**، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية المنعقد بتاريخ 20-23 شعبان 1418 هـ، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص ص (507-528).
144. ذياب موسى البدائية (2007)، **العنف على الطرقات**، ورقة مقدمة لندوة تنمية مهارات رجال المرور في مجال التوعية المرورية المنعقدة في الفترة 19-23 / 05 / 2007، عمان، كلية التدريب أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية.

خامسا : التقارير

145. جلال بن مصطفى الصياد وآخرون (1420 هـ)، **دراسة علاقة الحوادث المرورية بنوع المركبة**، تقرير مقدم إلى اللجنة الوطنية لسلامة المرور، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض السعودية.
146. محمد بن سعد المقرري وعامر سعد المطير (1421هـ)، **السلامة المرورية لتلاميذ المدارس**، التقرير النهائي المقدم إلى اللجنة الوطنية لسلامة المرور، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، المملكة العربية السعودية.
147. محمد عبد المحسن التويجري وآخرون (1421 هـ)، **الحوادث والمخالقات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمركبيها**، التقرير النهائي المقدم للجنة الوطنية لسلامة المرور، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض المملكة العربية السعودية.
148. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات (2008)، **دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2007**، التقرير النهائي المقدم لوزارة النقل الجزائر.
149. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات (2015)، **دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2014**، التقرير النهائي المقدم لوزارة النقل الجزائر.
150. عبد الجليل السيف وآخرون (1409 هـ)، **دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل منطقة مكة المكرمة ومنطقة الشرقية ووسائل تلافيها**، التقرير النهائي المقدم إلى اللجنة الوطنية لسلامة المرور، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض المملكة العربية السعودية.
151. عبد الله النافع آل شارع وخالد عبد الرحمان السيف (1406هـ)، **تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة العربية السعودية**، التقرير النهائي المقدم للجنة الوطنية لسلامة المرور، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض المملكة العربية السعودية.

152. شكري حسن السنان وآخرون (2002)، **المخالفات المرورية أسبابها والحد منها في منطقة الشرقية**، التقرير النهائي المقدم إلى اللجنة الوطنية لسلامة المرور، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض المملكة العربية السعودية.
153. الشوربجي محمد فهد الباز وعلي بن سعيد الغامدي (2006)، **دراسة استطلاعية عن تحسين مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود**، تقرير نهائي مقدم إلى مركز البحوث، كلية الهندسة، جامعة الملك سعود السعودية.
154. خالد عبد الرحمن السيف وآخرون (1410 هـ)، **تقويم برامج النوعية المرورية**، تقرير مقدم إلى اللجنة الوطنية لسلامة المرور، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، المملكة العربية السعودية.

. سادسا :الوابوغرافيا:

155. أحمد مختار عمر (2008)، **معجم اللغة العربية المعاصرة**، ط1، القاهرة، عالم الكتب، نقلا عن <https://archive.org/details/waq99366>
156. الوكالة الجزائرية للأبناء، رخصة السياقة بالنقاط ومراجعة قانون المرور للتقليص من خطر وقوع حوادث المرور (المديرية العامة للأمن الوطني) نقلا عن : <http://www.aps.dz/ar/societe/11303->
157. وحدة الدراسات الإستراتيجية بالهيئة العليا لمدينة الرياض (ب ت)، **الدراسة الإستراتيجية لسلامة المرور بمدينة الرياض: التقرير النهائي للمرحلة الأولى** نقلا عن: <http://www.arriyadh.com/ar/cgi-bin/DwnFile.aspx?f=/ar/Moroor-ist/Content/-doc>
158. هاني نسيم قبسي (2008)، **اقتراح خطة وطنية لسلامة المرور في لبنان** نقلا عن: <http://www.lebarmy.gov.lb/ar/news/?19722#.VKMdRivF80o>
159. هشام هنداي هويدي ، **الاحصاء المعلمي واللامعلمي**، نقلا عن <http://www.husseinmardan.com/DrHisham-08.htm>
160. محمد ابراهيمي (2010) **نموذج التدريس بالكفايات وفق إطار بيداغوجيا الادمج -المرجعيات** - نقلا عن <http://www.oujdacity.net/regional-article-31707-ar/>
161. محمد أحمد النابلسي (2002)، **علاقة حوادث السير بتشوه الدفاعات النفسية**، ورقة مقدمة إلى مؤتمر حوادث السير في دول الخليج، المنعقد في مارس 2002 الكويت نقلا عن: <http://psychiatrenaboulsi.com/moutamarat/moutamarat27.html>
162. نسرين نصر الدين محمد فهمي ، **البرامج الارشادية والتدريبية والتعليمية**، نقلا عن : <http://kenanaonline.com/users/verjenia/posts/247851>
163. نعيم الرفاعي (1982)، **التقويم والقياس في التربية**، ط1، مديرية المطبوعات الجامعية، جامعة دمشق، نقلا عن: http://www.arabency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func=display_term&id=16095&vid=30
164. تقرير منظمة الصحة العالمية (2004)، **إحصاءات حول حوادث المرور في العالم بمناسبة الأسبوع العالمي للأمم المتحدة حول موضوع السلامة المرورية في العالم**، نقلا عن: <http://www.who.int/roadsafety/week/en/index.html>
165. الغالي أحرشاو و أحمد الزاهير (ب ت) ، **التمدرس واكتساب المعارف عند الطفل ، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، شعبة علم النفس ، ظهر المهرز فاس، المغرب** نقلا عن: <http://www.psy-cognitive.net/up/uploads/files/psy-cognitive.net-f6bed088d1.pdf>
166. شكل توضيحي لمفهوم الكفاية نقلا عن <http://www.digopaul.com/fr/english-word/competence.html>

خامسا : المراجع الأجنبية

167. Ankatrien Boulanger (2009) , Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2009 Évolutions depuis 2003 et 2006 , Département Comportement des usagers et support politique, Institut Belge pour la Sécurité Routière.
168. Goode,K & al (1998) ,Useful Field of View and Other Neurocognitive Indicators of Crash Risk in Older Adults, journal of clinical psychology in Medical settings, vol 5, 425-440 cite web <http://link.springer.com/article/10.1023/A:1026206927686>
169. Loo,R (1978), individuel difference and the perception of traffic signs, Human factor, 20 , p 65-74,cite web <http://hfs.sagepub.com/content/20/1.toc>
170. Lauer A.R. "The Psychology of driving" Chales C. Thomas publishing Co. U.S.A.1972.P10
https://archive.org/stream/psychologyofdriv00lauerich/psychologyofdriv00laueri_ch_djvu.txt
171. Mohammed Elswaidi & al (1997), security dictionary, english/ arabic , Naif arab Academy for security sciences, Riyadh.

الملاحق

ملحق (1) مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية

ملحق (2) الاختبار التحصيلي لبرنامج تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

ملحق (3) القانون التنفيذي المتعلق بالمرور الوارد في الجريدة الرسمية الجزائرية

ملحق (4) القرار الوزاري المتعلق بكيفيات إعداد التكوين الخاص بسائقي السيارات من أجل

استرجاع عدد من النقاط الضائعة من الرخص بالنقاط

ملحق (5) شبكة سيرورة الجلسات الإرشادية ضمن البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي المركبات

نحو السلامة المرورية

ملحق (6) نموذج درس من الشق التعليمي لبرنامج تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم العلوم الاجتماعية

مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

إشراف الأستاذ :

الدكتور محمد بلوم

إعداد الباحث :

محمد سبع

السنة الجامعية : 2017/2016

تعليمات الإجابة

تشير تقارير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات إلى أن الجزائر قد أصبحت واحدة من أكثر الدول تسجيلاً لحوادث المرور، وتتسبب يوميا في وفاة أكثر من عشرة أشخاص وإصابة نحو مائة آخرين.

ولأن محاولات التقليل من حجم هذه الأرقام تستوجب حتما معرفة الأسباب والعوامل المؤدية للوقوع في هذه الحوادث، لذا يسعى الباحث إلى إجراء بحث يهدف إلى الوقوف بالدراسة، الفهم و التحليل لبعض الممارسات السلوكية للسائقين، الأمر الذي من شأنه أن يساعد الجهات الوصية في البلاد على التخطيط ووضع البرامج اللازمة للحد من آثار هذه الظاهرة والتقليل من مخاطرها، لذا نرجو منك مساعدتنا على إتمام هذه الدراسة، بالإجابة بمصادقية على جميع البنود التي تضمنها هذا المقياس ما يجعل من هذا البحث مرآة تعكس الواقع الحقيقي، علما أن كل المعلومات التي ستذكرها لن نستخدم إلا لأغراض البحث العلمي ولن يطلع عليها أحد باستثناء القائمين بالبحث.

يحتوي المقياس المقدم إليك في جزئه الأول على معلومات شخصية عامة تتعلق بـ : الجنس، المستوى التعليمي، السن، المهنة ... الخ، أما القسم الثاني فيتضمن مجموعة من العبارات تصف سلوكا يرغب فيه السائق أو يتجنبه، أو يقوم به فعلا، أو تصف شعورا اتجاه سلوك يقوم به السائقون الآخرون، أو تصورا لما يجب أن يكون عليه سلوك السائق، لذا نرجو منك التدقيق في قراءة كل عبارة، ثم تحدد موقفك من مضمونها باختيار إحدى بدائل الاستجابة التالية (معارض تماما، معارض، غير متأكد، موافق، موافق تماما) وذلك بوضع علامة ✓ مقابل العبارة تحت الاستجابة المحددة، وإليك المثال التوضيحي التالي :

الرقم	العبارة	معارض تماما	معارض	غير متأكد	موافق	موافق تماما
01	أعتقد أن قلة الحزم في معاقبة المخالفين لقواعد المرور هي السبب في ارتفاع عدد حوادث المرور				✓	

البيانات الشخصية:

النوع الاجتماعي: ذكر () أنثى ()
 السن:
 الحالة الاجتماعية: أعزب () متزوج () مطلق () أرمل ()
 المستوى التعليمي: أمي () ابتدائي () متوسط () ثانوي () جامعي ()
 المهنة:
 سنة الحصول على رخصة السياقة:
 الأقدمية في السياقة:
 هل سبق و أن ارتكبت مخالفة أدت إلى سحب رخصتك: نعم () لا ()
 هل سبق و أن تعرضت لحادث مرور كنت المتسبب فيه: نعم () لا ()

فقرات المقياس:

الرقم	العبارة	معارض تماما	معارض	غير متأكد	موافق	موافق تماما
01	أعتقد أن سبب وقوع السائقين في حوادث المرور هو عدم الشعور بالمسؤولية عن تصرفاتهم أثناء القيادة					
02	روح المخاطرة والجرأة أمران ضروريان لإتقان مهارات القيادة					
03	يبحث المرء عن لفت الانتباه في جميع أفعاله حتى السياقة					
04	أعتقد أن السرعة العالية أمر يدفع عن السائق الشعور بالملل على الطريق					
05	الكثير من حوادث المرور سببها عدم اهتمام السائق بصيانة المركبة					
06	كثيرا ما أستخدم الممر الخاص بسيارات النجدة والإسعاف للتخلص من الازدحام المروري					
07	ليس هناك خطر في قيادة مركبة مؤشر السرعة فيها معطل (لا يعمل)					
08	رغم قناعتي بأهمية حزام الأمن إلا أنني أستخدمه خوفا من توقيع الجزاء (البروسي)					
09	عند السير على الطريق السيّار يصبح سلوك السائق خاضعا لحاطر اللحظة وليس للتفكير و التروي					

10	احترام قواعد المرور بالنسبة لي مقترن بوجود شرطي المرور				
11	لا أرى ضررا في الاستمتاع بالأجهزة السمعية والبصرية أثناء القيادة				
12	لا أرى خطر في قيادة السيارة وأحد أضوائها لا يعمل				
13	سرعة الوصول وعدم التأخر عن المواعيد يجعلني أتجاوز الآخرين حتى في الطرق الضيقة والمنحنيات وعلى الخط المتصل				
14	لست مقتنعا تماما بأهمية الفحص التقني الدوري للمركبة				
15	ما دام أغلب السائقين يخالفون قواعد المرور فليس علي أنا أن أحترمها				
16	أعتقد أن قراءة اللافتات الإرشادية وتطبيق ما فيها من نصائح يحقق السلامة على الطريق				
17	أمتنع عن قيادة المركبة تماما إذا كان أحد المكابح أو الفرامل غير صالح				
18	على السائق السير ببطء و حذر قرب المدارس والأماكن التي تكثر فيها حركة المشاة				
19	السائق الجيد يحرص على مراقبة ضغط الإطارات وسلامتها بشكل دوري (أسبوعيا على الأقل)				
20	مراعاة المسافة الأمنية بين المركبات أثناء السير أمر لا يقوم به إلا كبار السن و قليلو الخبرة				
21	استعمال أضواء الطريق (الفار) والتقاطع (الكود) وتغيير الاتجاه (الغماز) في الأوقات والمواضع المناسبة أمر لا يقوم به السائق دوما و بانتظام				
22	أعتقد أن على السائق احترام قواعد ونظم المرور دوما دون استثناء				
23	تفرض عوامل مثل الازدحام المروري والتأخر عن المواعيد على السائق السير في الاتجاه الممنوع				
24	لا أتردد في قطع الإشارة الحمراء إذا تأكدت من خلو الطريق من السيارات والمارة				
25	لا أنفقد عمل بعض الكماليات في السيارة مثل مساحات الزجاج (السويقلاس) إلا عند الحاجة				

					إذا كان مزاج السائق أحيانا يمنعه عن التركيز في القيادة فينبغي عليه الوقوف حتى يستعيد حالته الطبيعية	26
					استخدم حزام الأمن خوفا من توقيع الجزاء لا أكثر	27
					حزام الأمن يمنع وقوع الأضرار الجسدية البليغة عند الحوادث	28
					لا ينبغي للآباء السماح لأبنائهم بقيادة المركبة إذا كانوا لا يحملون رخصة القيادة	29
					أحرص دوما على عدم وضع أطفال يقل عمرهم عن عشر سنوات في المقاعد الأمامية للمركبة	30
					عند تأكدي من خلو الطريق من شرطي المرور فلا أجد حرجا في تجاهل نظم أولوية المرور وتقاطع الطرقات وقواعد الوقوف	31
					لا أتقيد بالسرعات المحددة إلا على الطرقات المزودة بنظام الرادار	32
					أحرص دوما ألا يزيد عدد الركاب عن العدد المسموح به في رخصة القيادة أو عدد المقاعد	33
					ليس هناك ضرر من التوقف وسط الطريق لإركاب وإنزال الركاب	34
					كثيرا ما انشغل بأمر وموضوعات تفقدني التركيز أثناء القيادة	35
					لا أجد حرجا في استعمال السيارة لنقل بعض البضائع و الأمثلة الكبيرة يزيد حجمها عن الحدود الخارجية للمركبة	36
					ينبغي دوما السماح لكبار السن أو ذوي الحاجات الخاصة عبور الطريق حتى لو كانت الأولوية للسائق	37
					أدراك تماما أن الطريق ليست ملكا لي لذا أحرص على احترام حق الآخرين على الطريق	38
					لا أرى فائدة كبيرة لحمل المطفأة ومثلث العطل في المركبة	39
					عند السير على الطريق ألتزم دوما بقاعدة "سوء الظن من حسن الفطن"	40

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم العلوم الاجتماعية

الاختبار التحصيلي لبرنامج تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

إشراف الأستاذ:

الدكتور محمد بلوم


إعداد الباحث:

محمد سبع

تعليمات الإجابة

من أجل تقييم مدى إستفادتك من الدروس المقدمة ضمن برنامج تعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، تجدون في هذه الورقة مجموعة من الأسئلة المتعلقة بالدروس التي تليقتها خلال الحصص السابقة حول السلامة المرورية لذا نأمل منك الإجابة على أسئلة الاختبار استنادا إلى المعارف والمهارات المحققة خلال سيرورة البرنامج وذلك عبر:

1. قراءة الأسئلة جيدا قبل الإجابة.
2. الإجابة على جميع الأسئلة الواردة في الاختبار عبر وضع علامة ✓ مقابل الإجابة أو الأجابات التي ترونها صحيحة أو الربط بسهم حسب صيغة السؤال
3. التقيد بزمان الاختبار وإتمام الإجابة خلال 60 دقيقة من لحظة تسليم الورقة.
4. تتضمن بعض الأسئلة وضعيات مشابهة لتلك التي قد يصادفها السائق على الطريق مرفوقة بصور ملونة، لذا نرجو قراءة الصور بشكل جيد قبل الإجابة.
5. من أجل توضيح طريقة الإجابة هذا نموذج توضيحي لذلك.

السؤال رقم	
	تشير الإشارة الموضحة جانبا إلى :
	1. مسموح تجاوز السرعة 50 خارج المدينة ()
	2. ممنوع تجاوز السرعة المحددة في الإشارة (✓)
	3. إجبارية السير بالسرعة المحددة في الإشارة ()

السؤال رقم 01

خطأ الرادار في تقدير سرعة المركبات يتراوح بين:

1. (0 – 1) كم / ساعة ()
2. (1 – 5) كم / ساعة ()
3. (5 – 10) كم / ساعة ()

السؤال رقم 02

بسرعة 110 كم/سا تقطع المركبة في الثانية الواحدة:

1. حوالي 25 مترا في الثانية ()
2. حوالي 50 مترا في الثانية ()
3. حوالي 33 مترا في الثانية ()

السؤال رقم 03

في مجال السلامة المرورية كلما زادت السرعة :

1. قل زمن الرحلة ()
2. زاد احتمال التعرض للخطر ()
3. زاد مستوى السلامة المرورية ()
4. قلت مسافة التوقف الآمن ()

السؤال رقم 04

المسافة التي يستطيع السائق رؤيتها على الطريق هي:

1. مسافة الطريق ()
2. مسافة الكبح وعدم التجاوز ()
3. مسافة الرؤية ()
4. مسافة التجاوز وعدم الإيقاف ()

السؤال رقم 05

سائق يقود مركبته بسرعة 100 كم/سا، رأى حادثاً مرورياً على الطريق، إذا كان زمن إدراكه هو 2.5 ثا، فما هي المسافة المقطوعة قبل أن يستجيب عضليا ؟

1. 69 مترا ()
2. 25 مترا ()
3. 90 مترا ()

السؤال رقم 06

مركبة تسير بسرعة 70 كم/سا على منحدر قدره 10 % ما هي المسافة التي يقطعها خلال 5 ثواني؟

1. 107 متر تقريبا ()
2. 117 متر تقريبا ()
3. 127 متر تقريبا ()

السؤال رقم 07

ينص قانون المرور في الجزائر على معاقبة كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا
لرخصة سياقة صالحة بالنسبة للمركبة المستعملة

1. حبس من شهر إلى ستة أشهر وغرامة مالية بين 10 آلاف و50 دينار ()
2. غرامة مالية فقط تتراوح بين 20 ألف و 50 ألف دينار ()
3. الحبس لفترة تتراوح بين شهر وستة أشهر ()
4. الحبس من ستة أشهر إلى سنة وغرامة مالية من 20 ألف إلى 50 ألف دينار ()

السؤال رقم 08

تصنف مخالفة الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك ضمن

1. مخالفة من الدرجة الأولى. ()
2. مخالفة من الدرجة الثانية. ()
3. مخالفة من الدرجة الثالثة. ()
4. مخالفة من الدرجة الرابعة. ()

السؤال رقم 09

ينص قانون المرور على أن العقوبات المحددة لكل درجة من المخالفات تنجر عنها غرامة
جزائية على النحو الآتي:

1. مخالفة من الدرجة الأولى غرامة جزائية من 2000 إلى 2500 دينار صح () خطأ ()
2. مخالفة من الدرجة الثانية غرامة جزائية من 2000 إلى 4000 دينار صح () خطأ ()
3. مخالفة من الدرجة الثالثة غرامة جزائية من 2000 إلى 5000 دينار صح () خطأ ()
4. مخالفة من الدرجة الرابعة غرامة جزائية من 4000 إلى 6000 دينار صح () خطأ ()

السؤال رقم 10

من بين المخالفات التالية، أي منها تصنف ضمن المخالفات من الدرجة الثالثة:

1. مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف. ()
2. مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز السرعة المسموح بها. ()
3. مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف والتوقف الخطيرين. ()
4. مخالفة الأحكام المتعلقة بنقل أشخاص أقل من 10 سنوات في المقاعد الامامية . ()
5. مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي. ()
6. مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع إشارة ملائمة من قبل صاحب رخصة قيادة اختبارية. ()
7. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف والوقوف التعسفي المعيق لحركة السير. ()
8. مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل. ()

السؤال رقم 11

ينص قانون المرور المعمول به في الجزائر على توقيع عقوبة الحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وغرامة مالية من 50 ألف إلى 200 ألف دينار على كل سائق ارتكب إحدى المخالفات التالية ترتبت عنه جريمة القتل الخطأ:

1. الإفراط في السرعة ()
2. التجاوز الخطير ()
3. قيادة مركبة دون اجراء الفحص الدوري. ()
4. عدم احترام الاولوية القانونية ()
5. السير في الاتجاه الممنوع ()

السؤال رقم 12

من بين المناورات التالية ما هي المناورات الممنوعة على الطريق السريع؟

1. القيام بنصف دورة على الطريق ()
2. الوقوف أو التوقف في الطريق أو على حاشية الطريق ()
3. السير على الطريق الاستعجالي ()
4. استخدام المنبه الصوتي ()
5. تشغيل أضواء التقاطع نهاراً ()

السؤال رقم 13

قاعدة الأربع ثواني للتابع الآمن تستخدم

1. داخل المدن ()
2. طريق مزدوج أو فردي الاتجاه ()
3. الطرق السريعة ()

السؤال رقم 14

تكمن العلاقة بين الكيس الهوائي وحزام الأمن في:

1. حزام الأمن يحمي السائق من قوة الارتطام بالكيس الهوائي. ()
2. استخدام الكيس الهوائي يغني السائق عن استخدام حزام الأمن. ()
3. ليس هناك علاقة بين حزام الأمن والكيس الهوائي. ()

السؤال رقم 15

يعرف شريط التوقف الاستعجالي من خلال:

1. خطوط متقطعة طولها 20 مترا والفراغ بين كل خطرين 6 متر ()
2. خطوط متقطعة طولها 15 مترا والفراغ بين كل خطرين 5 متر ()
3. خطوط متقطعة طولها 10 مترا والفراغ بين كل خطرين 2 متر ()

السؤال رقم 16

النقوش المتدرجة الموجودة على الإطارات دورها هو:

1. زيادة مساف الكبح ()
2. تبريد الإطار وطرده الماء إلى الخلف في حالة السير تحت المطر ()
3. تقليل الالتصاق بين الإطار والطريق ()

السؤال رقم 17

تقتضي قواعد السلامة المرورية أن تزداد مسافة الأمان كلما

1. كانت الظروف طبيعية ()
2. زادت السرعة ()
3. عند السير على الطريق السريع ()

السؤال رقم 18

من بين مختلف الأضواء التالية ما هي الأضواء الاجبارية في المركبة

1. 2 ضوء ضد الضباب ()
2. 2 أضواء طريق ()
3. 2 أضواء تقاطع ()
4. 2 أضواء وضعية ()
5. 2 أضواء غمازة ()
6. 2 أضواء التأزم . ()

السؤال رقم 19

عند مفترق الطرق متى تطبق أولوية اليمين؟

1. عند تقاطع طرق رئيسية فيما بينها. ()
2. عند تقاطع طرق من نوع واحد. ()
3. في كل الطرق. ()
4. داخل المدن. ()

السؤال رقم 20

إذا كان السائق يسير باستخدام أضواء الطريق ، فمتى يتعين عليه استعمال أضواء التقاطع

1. عند قدوم سيارة في الاتجاه المعاكس. ()
2. عند الوصول إلى طريق ذات اتجاهين. ()
3. عندما يطلب منه السائق في الجهة المقابلة ذلك. ()
4. قبل التلاقي على مسافة 600 متر . ()

السؤال رقم 21

ينص قانون المرور الصادر في الجريدة الرسمية أنه يتعين على السائق كلما طلب منه الأعوان المؤهلون تقديم الرخص التالية:

1. رخصة السياقة وعند الاقتضاء شهادة الكفاءة المهنية. ()
2. وثائق السيارة. ()
3. رخصة بالنقاط. ()
4. شهادة بيع المركبة ووصل أيداع طلب البطاقة الرمادية. ()
5. البطاقة الرمادية. ()
6. محضر المعاينة التقنية الدورية للمركبة. ()
7. شهادة التأمين. ()
8. قسيمة ضريبة السيارات. ()

السؤال رقم 22

ما هو الهدف من سن قانون المرور وعلامات المرور

1. التخفيض من سرعة المركبات المؤدية للحوادث ()
2. التخفيض من نسبة حوادث السير ()
3. تسهيل حركة المرور ()
4. إعلام السائق بواجباته أثناء القيادة ()

السؤال رقم 23

مسافة الفرملة أو الكبح ترتبط

1. بالحالة الصحية للسائق ()
2. بقوة المحرك ()
3. بسرعة السيارة ()
4. بحالة الطريق ()

السؤال رقم 24

ما هي المسافة الجانبية الواجب تركها عند تجاوز دراجة

1. نصف متر. ()
2. واحد متر ()
3. 1.5 متر ()
4. 2 متر ()

السؤال رقم 25

في الطرق الجبلية الضيقة، وعند تقاطع عربتين تعود الأولوية إلى:

1. العربة الصاعدة بالنسبة للعربة النازلة. ()
2. العربة النازلة بالنسبة للعربة الصاعدة. ()
3. العربة الخفيفة بالنسبة للشاحنات والحافلات. ()
4. الحافلات الشاحنات بالنسبة للعربة الخفيفة. ()

السؤال رقم 26

مسافة الامان عند السير بسرعة 50 كم / سا

1. حوالي 10 متر ()
2. حوالي 15 متر ()
3. حوالي 20 متر ()

السؤال رقم 27

ما هو الوزن الإجمالي المسموح به إذا كنت حاملا لرخصة سياقة من الصنف ب

1. 1500 كغ. ()
2. 2500 كغ. ()
3. 3500 كغ. ()
4. 4500 كغ. ()

السؤال رقم 28

ما هي رخصة القيادة الاختبارية المنصوص عليها في القانون رقم 11-376 الصادر في الجريدة الرسمية

1. رخصة مؤقتة للسياسة صالحة لمدة سنة تسلم لكل مترشح لنيل رخصة السياسة ()
2. رخصة مؤقتة للسياسة صالحة لمدة 24 شهر تسلم لكل مترشح نجح في الاختبارات التنظيمية تسلم عقبها لحائزها رخصة السياسة عندما لا يكون قد ارتكب أي مخالفة مرورية أدت إلى سحبها ()
3. رخصة مؤقتة تسلم لأولئك الذي ارتكبوا مخالفة مرورية ()

السؤال رقم 29

نسبة الكحول في الدم المسموح بها في الجزائر هي

1. 1 غ في اللتر. ()
2. 0.6 غ في اللتر. ()
3. 0.5 غ في اللتر. ()
4. 0.1 غ في اللتر. ()

السؤال رقم 30

ما هي الحالات التي ينبغي فيها تجنب السياقة

1. عند تهاطل الثلوج والأمطار. ()
2. نسيان أوراق السيارة. ()
3. عند عدم التمتع بالإمكانيات البدنية والنفسية للسياسة. ()
4. عندما أكون مرهقا. ()

السؤال رقم 31

ما هي الاحتياطات الواجب اتباعها عند الفرملة على منحدر

1. تخفيض السرعة قبل بلوغ المنحدر. ()
2. الضغط على الفرامل بصفة متواصلة دون تقطع. ()
3. استعمال فرملة المحرك مع تخفيض تدريجي للسرعة قبل بلوغ نهاية المنحدر ()
4. أفصل المحرك وأخفف من السرعة بضغوط متقطعة على الفرامل ()

السؤال رقم 32

عند تجاوز سيارة أخرى يجب على السائق

1. ترك مسافة لا تقل عن 50 سم. ()
2. إشعار السيارة القادمة في الاتجاه المعاكس بالتخفيف من السرعة باستعمال أضواء الطريق. ()
3. إشعار صاحب السيارة التي سيتم تجاوزها باستخدام المنبه الصوتي ()
4. العودة إلى اليمين عند ظهور السيارة الخلفية في المرآة العاكسة. ()

السؤال رقم 33



وفق ما هو موضح في الصورة هل يمكن للسائق التجاوز؟

1. نعم ()

2. لا ()

السؤال رقم 34



هل يمكنني تجاوز الدراجة التي في الأمام مع ترك المسافة الجانبية اللازمة

1. نعم ()

2. لا ()

السؤال رقم 35



هل يمكنك التجاوز في هذه الحالة؟

1. نعم ()

2. لا ()

السؤال رقم 36



بعد الإشارة الموضحة في الصورة هل يمكن لسائق المركبة

الوقوف 1. نعم ()

2. لا ()

التوقف 1. نعم ()

2. لا ()

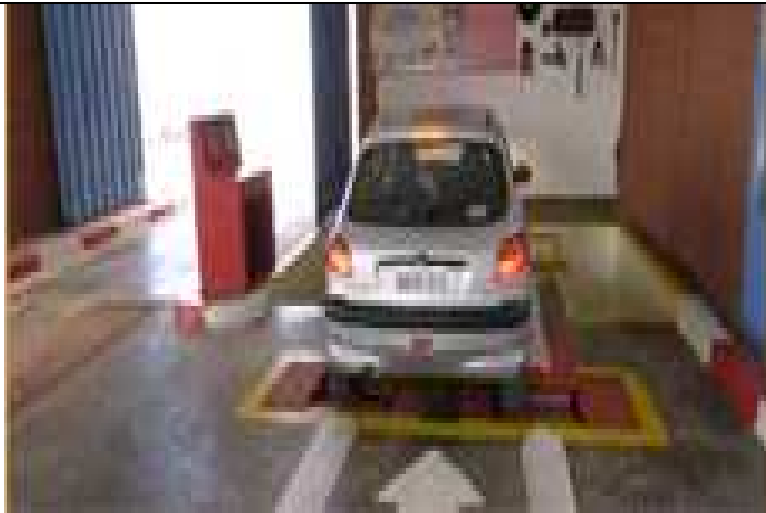
السؤال رقم 37



على بعد 150 متر يجد سائق المركبة

1. علامة ترك الأولوية. ()
2. علامة قف. ()
3. لا يجد أي علامة. ()

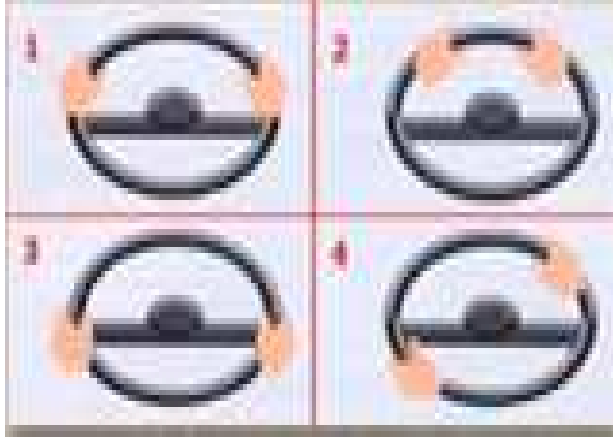
السؤال رقم 38



يتم إجراء الفحص التقني لكل مركبة تزيد فترة سيرها عن سنتين

1. مرة كل ستة أشهر ()
2. مرة كل سنة ()
3. مرة كل سنتين ()

السؤال رقم 39



على طريق سريع مستوية الطريقة المثالية لامسك المقود هي :

1. الطريقة الموضحة في الشكل رقم 01 ()
2. الطريقة الموضحة في الشكل رقم 02. ()
3. الطريقة الموضحة في الشكل رقم 03. ()
4. الطريقة الموضحة في الشكل رقم 04. ()

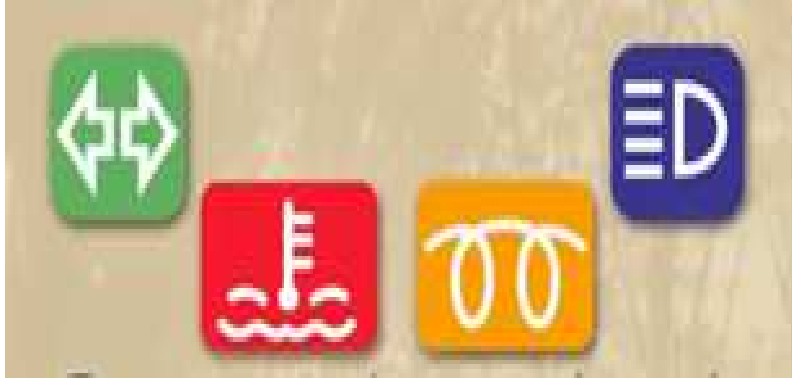
السؤال رقم 40



يؤثر ضغط العجلات على كمية استهلاك الوقود.

1. نعم ()
2. لا ()

السؤال رقم 41



الرمز الذي ينبه السائق بوجود عطل في المركبة هو الرمز

1. باللون الأزرق ()
2. باللون البرتقالي ()
3. باللون الأحمر ()
4. باللون الأخضر ()

السؤال رقم 42



على نفس المحور من محاور المركبة الأمامية أو الخلفية
ممنوع استعمال اطارين مختلفين في الشكل

1. نعم ()
2. لا ()

ممنوع استعمال اطارين مختلفين في العلامة التجارية

1. نعم ()
2. لا ()

السؤال رقم 43



الدخان الصادر عن المركبة يشير إلى

بطارية غير صالحة

1. نعم ()

2. لا ()

استهلاك غير عادي للزيت

1. نعم ()

2. لا ()

السؤال رقم 44



العلامات الموضحة في الصورة تشير إلى

1. ممنوع التجاوز ()

2. طريق ذات أولوية ()

3. ترك الأولوية ()

4. التقليل من السرعة لوجود خطر غير محدد ()

السؤال رقم 45



العلامات الموضحة في الصورة تشير إلى

1. حذاري عدة منعرجات أولها على اليمين ()
2. منعرج نحو اليمين ()
3. ممنوع التجاوز ()
4. إجباري الدوران نحو اليمين ()

السؤال رقم 46



يتعين على سائق المركبة ترك الأولوية للسيارة التي من جهة اليمين

1. نعم ()
2. لا ()

على سائق المركبة أن ينحاز نحو جهة اليسار

1. نعم ()
2. لا ()

السؤال رقم 47



المركبة التي أمامك تمشي ببطء هل عليك القيام بتجاوزها؟

1. نعم ()

2. لا ()

السؤال رقم 48



في هذا المكان مخصص لركن السيارات

1. نعم ()

2. لا ()

3. بمقابل ()

4. بدون مقابل ()

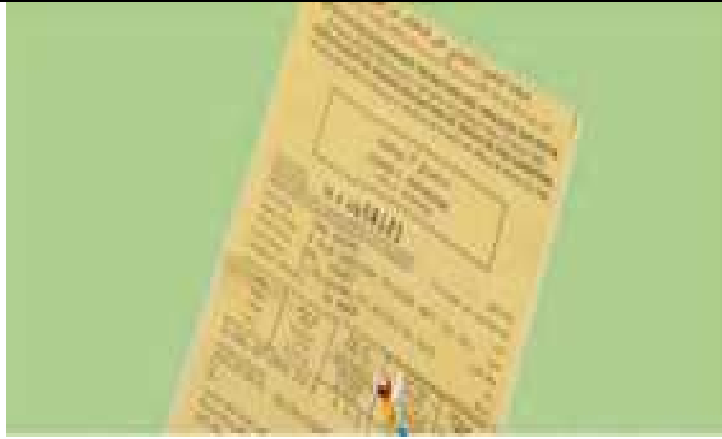
السؤال رقم 49



عند وقوع حادث مادي، إجراء معاينة ودية يعتبر

1. أمراً إلزامياً ()
2. السائق مخير فيمكنه عدم إجراء المعاينة ()
3. أمر يوصى به لحماية حقوق السائق في التعويض ()

السؤال رقم 50



التأمين على المركبة امر إلزامي يمكن السائق من الحصول على تعويض مادي مقابل ما يلحقه بهمن ضرر أو بالمركبة

1. نعم ()
2. لا ()

السؤال رقم 51



بعد تجاوز الإشارة الموضحة في الصورة

1. يمكن للسائق تجاوز سرعة 30 كم / سا ()
2. يتعين على السائق السير بسرعة 30 كم / سا على الأقل ()
3. يمنع على السائق تجاوز سرعة 30 كم / سا ()

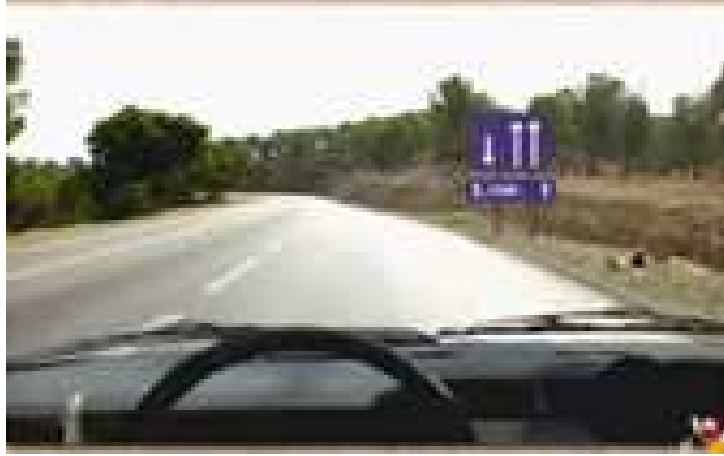
السؤال رقم 52



مدلول الإشارة الموضحة في الصورة يعلم السائق بأنه:

1. السرعة المنصوح بها لا تزيد عن 30 كم/سا. ()
2. يجب على السائق أن يسير بسرعة لا تقل عن 30 كم / سا. ()
3. السرعة القصوى المنصوح بها هي 30 كم/سا. ()

السؤال رقم 53



هذه العلامة تعلم السائق ب:

1. وجود ممرات علا بعد 1300 متر ()
2. عدد الممرات سوف يتقلص إلى ممرين فقط بعد 1300 متر ()
3. طريق فردي الاتجاه على بعد 1300 متر ()

السؤال رقم 54



العلامات المرورية الأرضية تشير إلى أنه يمكن لسائق المركبة التجاوز

1. نعم. ()
2. لا. ()
- هل يمكنك القيام بتجاوز المركبة
3. نعم. ()
4. لا. ()

السؤال رقم 55



تعرضت مركبة السائق الموضح في الصورة لعطل، يتعين عليه وضع مثلث العطب على بعد

1. 30 متر ()

2. 100 متر ()

السؤال رقم 56



اليوم هو يوم جمعة الأطفال في عطلة هذا يعني :

1. ليس علي التقليل من السرعة ()

2. استخدام المنبه الصوتي إن لزم الأمر ()

3. أحافظ على السرعة التي أسير بها ()

4. حتى لو تعلق الامر بيوم عطلة يتعين علي التقليل من السرعة ()

السؤال رقم 57



ما يجمع بين كل هذه الإشارات المرورية هو المنع الذي يعرفه السائق من إشارة دائرية باللون الأحمر وموضوع المنع موضح عليه

1. نعم ()

2. لا ()

السؤال رقم 58



هذه الإشارة تعلم السائق بـ

1. ضرورة استخدام حزام الامن ()

2. نهاية السرعة الدنيا الإجبارية المحددة ب 30 كم / سا ()

3. السرعة القصوى المسموح بها هي 30 كم / سا ()

السؤال رقم 59



في هذه الحالة الموضحة في الصورة يمكن للسائق تجاوز الخط المتصل الأبيض

1. نعم ()

2. لا ()

السؤال رقم 60



هذه العلامة يمكن ان نجدها

على الطريق 1. نعم () 2. لا ()

على علبة الدواء 1. نعم () 2. لا ()

السؤال رقم 61



السيارة التي في المقدمة تسير ببطء هل يمكنني تجاوزها

1. نعم ()

2. لا ()

السؤال رقم 62



الإشارة المرورية الموضحة في الصورة تشير إلى:

وجود ممر على سكة حديدية على بعد 100 متر 1. نعم () 2. لا ()

ممر مع وجود حاجز 1. نعم () 2. لا ()

جدول رقم () يوضح الإجابات الصحيحة لأسئلة الاختبار التحصيلي للبرنامج

الإجابة الصحيحة	رقم السؤال	الإجابة الصحيحة	رقم السؤال
4.1	32	1	01
2	33	3	02
1	34	3	03
1	35	3	04
2.1	36	1	05
1	37	1	06
2	38	4	07
3.1	39	3	08
1	40	4.1	09
3	41	7.4.3.2.1	10
4.1	42	5.4.2.1	11
3.2	43	3.2.1	12
2.1	44	3	13
3.2	45	1	14
2.2	46	1	15
2	47	2	16
4.2	48	2	17
3.2	49	5.4.3.2	18
1	50	2.1	19
3	51	4.1	20
2	52	7.6.5.3.2.1	21
1	53	4.3.2	22
2.1	54	4.3	23
1	55	2	24
4	56	4.1	25
1	57	2	26
2	58	3	27
1	59	2	28
1.2	60	4	29
2	61	4.3.2	30
1.2	62	3.1	31

أوامر

أمر رقم 09 - 03 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009، يعدل ويتمم القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

إن رئيس الجمهورية،

بناء على الدستور، لاسيما المادتان 122 و124 منه،

وبمقتضى القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم،

وبعد الاستماع إلى مجلس الوزراء،

يصدر الأمر الآتي نصه :

المادة الأولى : يهدف هذا الأمر إلى تعديل وتتميم أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم.

المادة 2 : تتم أحكام المادة الأولى من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه وتحرر كما يأتي :

المادة الأولى : يهدف هذا القانون إلى تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

ويهدف، بهذه الصفة، خصوصا إلى ما يأتي :

- تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات،

- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وسيولها،

- توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة،

- تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ،

- إقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق .

المادة 3 : تعدل وتتمم أحكام المادة 2 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه وتحرر كما يأتي :

المادة 2 : يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي :

- الطريق : كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات،

- وسط الطريق : الجزء من الطريق المستعمل لمرور المركبات،

- المسلك : أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات،

- المجمع السكاني : فضاء أرضي يتجمع فيه عدد من المباني المتقاربة وتبين مداخله ومخارجه لافتات توضع لهذا الغرض على طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء أو يحاذيه،

- التقاطع : مكان التقاء أو تقاطع وسطي طريقين أو أكثر مهما تكن زاوية أو زوايا محاور هذه الطرقات،

- التوقف : المكوث المؤقت لمركبة يبقى محركها مشغلا على الطريق خلال مدة معينة تستلزمها ضرورات عدم السير،

- الوقوف : مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف، ويكون المحرك متوقفا،

- ممر الدراجات : وسط الطريق المخصص للدراجات والدراجات النارية فقط،

- شريط مرور الدراجات : مسلك مخصص فقط للدراجات العادية والدراجات النارية في وسط طريق له عدة مسالك،

- الطريق السريع : طريق أو مقطع من طريق لا يمكن أن تقطعه طرق أخرى أو سكك حديدية ويمكن منعه على بعض فئات المستعملين والمركبات. ويشتمل في كلا اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يتشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الأقل وقد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي،

- الطريق للسيارة : طريق أعد وأنجز خصيصا للمرور السريع للسيارات، لا يقطعه طريق أو سكة

- المركبة المتفصلة : كل سيارة نقل البضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث يكون جزء من المقطورة متكئا على المركبة الجارة ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة وحمولتها واقعا على المركبة الجارة. وتسمى هذه المقطورة، "نصف مقطورة"،

- الحافلة المتفصلة : مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتم فصل كل جزء بالنسبة للآخر وتتصل الحجرات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها.

- المقطورة : كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة،

- الدراجة : مركبة ذات عجلتين أو أكثر غير مزودة بجهاز محرك ذاتي تخصص لنقل الأشخاص،

- الدراجة النارية : مركبة ذات عجلتين أو أكثر، مزودة بمحرك لا تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم³. تكون مزودة أو غير مزودة بعربة خلفية أو جانبية تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء،

- الدراجة المتحركة : مركبة ذات عجلتين، مزودة بمحرك تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم³. وتكون مجهزة أو غير مجهزة بعربة جانبية أو خلفية، تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء،

- الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة : وزن المركبة مجموعا مع الحمولة،

- حالة السكر : حالة تتمثل في وجود كحول في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0,20 غ في الألف (1000 ملل)،

- مقياس الكحول : جهاز محمول يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج،

- مقياس الإيثيل : جهاز يسمح بقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج،

- مقياس السرعة : جهاز متحرك محمول يسمح بقياس الفوري لسرعة المركبات أثناء سيرها،

- دليل السرعة (الرادار) : جهاز يسمح بقياس سرعة المركبات أثناء سيرها،

- جهاز تسجيل وقت السرعة بالليقت : جهاز يسمح بالمراقبة البعيدة للسرعة المطبقة وأوقات السباق والاستراحة وكذا المسافة المقطوعة في وقت معين،

حديدية أو ممر للراجلين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهياة لذلك، ولا يؤدي إلى أي ملك متاخم. ويشتمل في اتجاهي حركة المرور، على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي غير مخصص للمرور،

- فرع الطريق الموصل إلى الطريق السيار : الطريق الذي يربط شبكة الطرق بالطريق السيار ويسمح بالدخول إليه والخروج منه،

- شريط التوقف الاستعجالي : جزء من الحافة يقع جنب وسط الطريق والطرق السريعة والطرق السيارة، هيء خصيصا لتوقف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة،

- الحافة : شريط أرضي يمتد من حدود وسط الطريق إلى حدود قاعدة الطريق،

- قاعدة الطريق : المساحة التي تشمل وسط الطريق وحافته،

- الشريط الأرضي الوسطي : الحيز الذي يفصل وسطي طريقين متعاكسي الاتجاه،

- الرصيف : حيز مهية على جانبي الطريق لمرور الراجلين، ويجب أن يكون أكثر ارتفاعا من وسط الطريق ويكون معبدا عادة أو مبلطا،

- السائق : كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك،

- الراجل : كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام،

- ويعد بمثابة الراجل : الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو المعطوبين أو الذين يجرون الدراجات أو الدراجات النارية، والمعطوبين الذين يتنقلون في عربات متحركة يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى،

- المركبة : كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر،

- مركبة ذات محرك : مركبة برية مزودة بمحرك للدفع، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة،

- السيارة : كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع، تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق،

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 7 : تدرج ضمن أحكام القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 10 مكرّر تحرّر كما يأتي :

"المادة 10 مكرّر : تتضمن رخصة السياقة الأصناف الآتية :

أ، 1، 2، ب، ج، 1، ج، 2، د، هـ، و.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 8 : تعدّل وتتمّ أحكام المادة 19 من القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرّر كما يأتي :

"المادة 19 : في حالة وقوع حادث مرور جسماني، يجري ضبط وأعوان الشرطة القضائية على كل سائق أو مرافق للسائق المتدرب من المحتمل أن يكون في حالة سكر والمتسبب في وقوع الحادث، عملية الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب.

عندما تبين عمليات الكشف احتمال وجود حالة سكر أو الوقوع تحت تأثير المخدرات أو المواد المهلوسة، أو عندما يعترض السائق أو مرافق السائق المتدرب على نتائج هذه العمليات أو يرفض إجراءها، يقوم ضبط أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك.

المادة 9 : تدرج ضمن أحكام القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 19 مكرّر تحرّر كما يأتي :

"المادة 19 مكرّر : يمكن ضبط أو أعوان الشرطة القضائية أثناء القيام بكل عملية مراقبة في الطرق، إخضاع كل سائق يشتبه في وجوده في حالة سكر، لنفس العمليات المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه.

المادة 10 : تعدّل أحكام المادة 55 من القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرّر كما يأتي :

- جهاز تحليل اللعاب : جهاز يسمح بالكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة عن طريق تحليل اللعاب،

- رخصة السياقة : ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور،

- الرخصة بالنقاط : أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم وتدعم مكافحة اندام الأمن في الطرق،

- رخصة السياقة الاختبارية : رخصة سياقة مؤقتة بالنسبة للصنف المتحصل عليه منذ أقل من سنتين (2) ابتداء من تاريخ النجاح في الاختبارات التطبيقية.

المادة 4 : تعدّل أحكام المادة 8 من القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرّر كما يأتي :

"المادة 8 : يجب (بدون تغيير حتى) للمركبة التي يقودها.

تحدث رخصة السياقة والرخصة بالنقاط ورخصة السياقة الاختبارية وكذا شهادة الكفاءة المهنية من أجل النقل العمومي للمسافرين والبضائع.

تعد بمثابة (بدون تغيير حتى) مطلوبة.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة ونماذج رخصة السياقة والرخصة بالنقاط ورخصة السياقة الاختبارية وكذا شهادة الكفاءة المهنية وشروط الحصول عليها عن طريق التنظيم.

المادة 5 : تدرج ضمن أحكام القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 8 مكرّر تحرّر كما يأتي :

"المادة 8 مكرّر : يمكن أن تكون رخصة السياقة محل احتفاظ أو تعليق أو إلغاء وفق الأشكال المقررة بموجب أحكام هذا القانون.

المادة 6 : تعدّل أحكام المادة 10 من القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرّر كما يأتي :

"المادة 10 : يحق لكل شخص الترشح لنيل رخصة السياقة.

2 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي،

3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجورة بواسطة الحيوانات،

4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين،

5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية، من شأنه تقليص سيولة حركة المرور،

6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة،

7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملزمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سيطرة اختبارية،

8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.

ج) المخالفات من الدرجة الثالثة مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج :

1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات،

2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.

3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.

4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان.

5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإلزامي لل خوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها.

6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع،

7 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة وإشارة المركبات المتحركة ذاتيا،

" المادة 55 : تسلم السلطة المختصة لكل شخص أجرى بنجاح الاختبارات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياسة السيارات رخصة سيطرة اختبارية صالحة لمدة سنتين (2).

وبعد انقضاء هذه المدة، وعندما لا يكون صاحب هذه الرخصة محل الإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون، تسلم له رخصة سيطرة.

تحدد شروط وكيفية تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 11 : تعدل وتتم أحكام الفصل السادس من القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

" الفصل السادس

المخالفات والعقوبات والإجراءات

المادة 65 : تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور، حسب خطورتها، إلى مخالفات وجنح.

القسم الأول

المخالفات والعقوبات

المادة 66 : تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات :

أ) المخالفات من الدرجة الأولى مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج :

1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدراجات.

2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السيادة و/أو الشهادة المهنية التي ترخص بقيادة المركبة المعنية.

3 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق.

4 - مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم، لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية.

ب) المخالفات من الدرجة الثانية مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج:

1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة،

(د) المخالفات من الدرجة الرابعة مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 دج إلى 6000 دج :

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض،
- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وأولوية المرور،
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز،
- 4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام،
- 5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالناورات الممنوعة في الطرق السيارة والطرق السريعة،
- 6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر،
- 7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،
- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (7) أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين (2)،
- 9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية،
- 10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة،
- 11 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات، وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة، وشكلها وحالتها،
- 12 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمكايح المركبات ذات محرك وربط المقطورات ونصف المقطورات،
- 13 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور،

- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة،
- 9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة سياقة اختبارية،
- 10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية،
- 11 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين،
- 12 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها،
- 13 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في الأماكن الأمامية،
- 14 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور،
- 15 - مخالفة الأحكام المتعلقة باحترام قواعد السياقة السليمة،
- 16 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالأضرار الملحقه بالمسالك العمومية أو بملحقاتها،
- 17 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل،
- 18 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتساعد الأدخنة والغازات السامة وصدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة،
- 19 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف،
- 20 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة،
- 21 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة،
- 22 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة.

المادة 69 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج ، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي تترتب عليها جريمة القتل الخطأ :

- الإفراط في السرعة،
- التجاوز الخطير،
- عدم احترام الأولوية القانونية،
- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام،
- المناورات الخطيرة،
- السير في الاتجاه الممنوع،
- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،
- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلمة الأذن بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة،
- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج.

المادة 70 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 250.000 دج.

المادة 71 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج ، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي تترتب عليها جنحة الجرح الخطأ :

- الإفراط في السرعة،
- التجاوز الخطير،
- عدم احترام الأولوية القانونية،

14 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل السرعة بالليقت وخصوصياته وتشغيله وصيانته،

15 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه،

16 - مخالفة الأحكام المتعلقة باجتنياز خط متواصل،

17 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة،

18 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالكوث على الشريط الواسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع،

19 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية،

20 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات،

21 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري،

22 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل.

القسم الثاني الجنح والعقوبات

المادة 67 : يعاقب طبقا لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ و/أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق.

المادة 68 : يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من خمس (5) إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه.

المادة 76 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى ثمانية عشر (18) شهرا، وبغرامة من 20.000 دج إلى 30.000 دج، كل سائق يرفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و131 من هذا القانون والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم، أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالمركبة أو بالشخص.

المادة 77 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2)، وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص يضع للسيير مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة ببلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها. ويمكن فضلا عن ذلك، الحكم بمصادرة المركبة.

المادة 78 : يعاقب كل شخص حصل على رخصة سياقة أو حاول الحصول عليها أو على نسخة ثانية منها بواسطة تصريح كاذب، طبقا لأحكام المادة 223 من قانون العقوبات.

المادة 79 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا رخصة سياقة صالحة بالنسبة لصنف المركبة المعنية.

ويمنع، علاوة على ذلك، لمدة سنة من الترشح للحصول على رخصة السياقة للأصناف الأخرى.

المادة 80 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا رخصة سياقة.

المادة 81 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص استمر رغم تبليغه بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة يقتضي لأجل قيادتها مثل هذه الوثيقة.

ويعاقب بنفس العقوبات، كل شخص استلم تبليغ قرار صادر بشأنه يتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة، ورفض ردّ الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار.

- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام،

- المناورات الخطيرة،

- السير في الاتجاه الممنوع،

- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،

- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة،

- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

المادة 72 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل سائق لم يتوقف، بالرغم أنه علم بأنه قد ارتكب حادث، أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها، وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

المادة 73 : يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب في الظروف نفسها مثل تلك المذكورة في المادة 72 أعلاه، جريمة القتل الخطأ.

وفي حالة ما إذا ارتكب السائق في نفس الظروف، جنحة الجرح الخطأ، فإنه يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

المادة 74 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون، وهو في حالة سكر.

تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

المادة 75 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل

- السرعة القانونية المرخص بها في الطرق وخارج التجمعات السكانية بـ 30 كلم/سا.

- السرعة القانونية المرخص بها داخل التجمعات السكانية بـ 20 كلم/سا.

المادة 90 : يعاقب بغرامة من 20.000 دج إلى 30.000 دج، كل شخص يقوم بأشغال على رحاب الطريق بدون ترخيص.

وتصدر نفس العقوبة ضد كل شخص لم يمثل لأحكام الرخصة بالرغم من حصوله عليها.

المادة 91 : في حالة العود لارتكاب المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون، تضاعف العقوبة.

القسم الثالث

الاحتفاظ برخصة السياقة وتعليقها وإلغائها

المادة 92 : في حالة ارتكاب مخالفات يعاينها قانونا الأعوان المؤهلون، يجب أن تكون رخصة السياقة في جميع الحالات، موضوع احتفاظ طبقا للإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون.

المادة 93 : في حالة المخالفات للحالات 1 و 2 و 3 من النقطة أ والحالات 1 إلى 8 من النقطة ب والحالات 11 إلى 22 من النقطة ج والحالات 18 إلى 22 من النقطة د من المادة 66 من هذا القانون، يقوم العون محرر المحضر بالاحتفاظ برخصة السياقة فورا لمدة لا تتجاوز عشرة (10) أيام.

لا يكون الاحتفاظ برخصة السياقة في الحالات المنصوص عليها أعلاه، موقفا للقدرة على السياقة خلال نفس المدة.

و يتم ذلك مقابل تسليم العون، في الحال، وثيقة تثبت الاحتفاظ.

لا يتم رد رخصة السياقة إلا بعد دفع الغرامة الجزافية إلى حدها الأدنى في الأجل المنصوص عليه أعلاه.

ومع انقضاء هذا الأجل، وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأدنى، يرفع مبلغ الغرامة الجزافية بحدها الأقصى وتقوم لجنة التعليق المختصة بتعليق رخصة السياقة لمدة شهرين (2).

وبعد انقضاء هذا الأجل، وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأقصى، يرسل المحضر إلى الجهة القضائية المختصة.

المادة 82 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 25.000 دج إلى 100.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص وضع ممهلا على مسلك مفتوح لحركة المرور بدون ترخيص.

المادة 83 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص لا يخضع مركبته للمراقبة التقنية الدورية الإلزامية.

المادة 84 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يقوم بحيازة أو استعمال بأية صفة كانت، جهاز أو آلة تخصص إما للكشف عن وجود أدوات تستخدم لمعاينة المخالفات للتشريع والتنظيم المتعلقة بحركة المرور أو عرقلة تشغيلها.

وتتم مصادرة هذا الجهاز أو هذه الآلة.

المادة 85 : يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج كل شخص يخالف أحكام المادتين 16 و 16 مكرر أعلاه، دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا القانون.

المادة 86 : يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص يخالف الأحكام التي تنظم النقل الخاضع للرخصة، دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا القانون.

المادة 87 : يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص يقوم بتنظيم سباقات العدو أو سباقات المركبات ذات محرك أو سباقات الدراجات والدراجات النارية على المسلك العمومي بدون ترخيص من السلطة المختصة.

المادة 88 : يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص لم يرد في الأجل المقررة، البطاقة الرمادية للمركبة بعد السحب النهائي للمركبة المذكورة من السير، طبقا لأحكام المادة 52 مكرر من هذا القانون.

المادة 89 : يعاقب بغرامة من 10.000 دج إلى 50.000 دج كل سائق تجاوز السرعة القانونية المرخص بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها :

- السرعة القانونية المرخص بها في الطريق
السيار بـ 40 كلم/سا.

وفي حالة العود، تقوم الجهة القضائية المختصة بإلغاء رخصة السياقة.

المادة 99 : في حالة ارتكاب صاحب رخصة السياقة الاختبارية المخالفات المدرجة ضمن القسم الثاني من هذا الفصل، التي تتم معابنتها قانونا تصدر الجهة القضائية المختصة قرار إلغاء رخصة السياقة الاختبارية، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية.

وفي هذه الحالة، لا يمكن هذا الأخير طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة خلال أجل مدته ستة (6) أشهر ابتداء من تاريخ إصدار قرار الإلغاء.

القسم الرابع الإجراءات

المادة 100 : خلافا لأحكام المادة 12 أعلاه، يكون صاحب بطاقة تسجيل المركبة مسؤولا مدنيا عن المخالفات للتنظيم الخاص بوقوف المركبات التي يترتب عليها دفع غرامة لا غير، إلا إذا أثبت وجود قوة قاهرة أو قديم معلومات تسمح بالكشف عن مرتكب المخالفة الحقيقي.

وفي حالة تأجير المركبة للغير، تقع هذه المسؤولية مع نفس التحفظات، على عاتق المستأجر.

وعندما تكون بطاقة تسجيل المركبة معدة باسم شخص معنوي، فإن المسؤولية المدنية المنصوص عليها في الفقرة الأولى أعلاه، تقع ضمن الشروط نفسها، على عاتق الشخص المعنوي.

المادة 101 : طبقا لأحكام المواد من 655 إلى 665 من قانون الإجراءات الجزائية، تقيد المخالفات في مجال سلامة المرور في الطرق في صحيفة المخالفات الخاصة بالمرور.

المادة 102 : عندما يتعذر على مرتكب مخالفة خاصة بسلامة المرور في الطرق إثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني، يمكن، فيما عدا حالة دفع غرامة جزائية، توقيف المركبة التي استخدمت لارتكاب المخالفة إلى أن تدفع لأحد محاسبين الخزينة كفالة يحدد وكيل الجمهورية مبلغها.

وفي حالة عدم تقديم مرتكب المخالفة أيأ من هذه الضمانات، يمكن أن توضع المركبة في المحشر وتكون التفقات الناجمة عن ذلك على عاتقه.

المادة 103 : يمكن توقيف المركبات المستعملة مخالف لقواعد حركة المرور والوقوف المنصوص عليها في هذا القانون، ووضعها في المحشر.

المادة 94 : في حالة المخالفات للحالات 1 إلى 10 من النقط ج والحالات 1 إلى 17 من النقطة د المنصوص عليها في المادة 66 من هذا القانون، يقوم العون محرر المحضر بالاحتفاظ برخصة السياقة فورا مقابل تسليم وثيقة تثبت الاحتفاظ في الحال.

يكون الاحتفاظ برخصة السياقة في الحالات المنصوص عليها أعلاه، موقفا للقدرة على السياقة بعد أجل مدته ثمان وأربعون (48) ساعة.

وفي هذه الحالة، ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق رخصة السياقة.

المادة 95 : يمكن للجنة المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 94 أعلاه، أن تقرر تعليق رخصة السياقة.

يحدد تنظيم لجنة التعليق وعملها عن طريق التنظيم.

المادة 96 : تحدد مدة تعليق رخصة السياقة بثلاثة (3) أشهر في الحالات المنصوص عليها في الحالات 1 إلى 10 من النقطة ج وبسنة (6) أشهر في الحالات المنصوص عليها في الحالات 1 إلى 17 من النقطة د من المادة 66 أعلاه.

وفي حالة العود، تضاعف مدة التعليق.

المادة 97 : عندما تترتب على المخالفات المنصوص عليها في المادة 94 أعلاه إحدى الجنح المنصوص عليها في القسم الثاني من هذا الفصل، ترسل رخصة السياقة إلى الجهة القضائية المختصة.

المادة 98 : يمكن الجهة القضائية المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في القسم الثاني من هذا الفصل، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية الأخرى، القيام بتعليق رخصة السياقة كما يأتي:

1 - لمدة سنة (1)، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67 و72 و74 إلى 77 و79 و82 إلى 85 و88 أعلاه.

2 - لمدة سنتين (2)، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 70 و71 و73 (الفقرة 2) أعلاه.

3 - لمدة ثلاث (3) سنوات، بالنسبة لجنحة القتل الخطأ المنصوص عليه في المادة 67 أعلاه.

4 - لمدة أربع (4) سنوات، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 68 و69 و73 (الفقرة الأولى) أعلاه.

المادة 109 : يتحمل مالك المركبة مصاريف رفعها ووضعها في المحشر وإجراء الخبرة عليها وبيعها أو تدميرها.

يوضع حاصل البيع بعد أن تخصص منه المصاريف المذكورة في الفقرة السابقة، تحت تصرف المالك أو ذوي حقوقه، أو عند الاقتضاء، الدائن الضامن الذي يتمكن من إثبات حقوقه خلال أجل مدته سنتان (2).

وعند انقضاء هذا الأجل، يعود هذا الحاصل إلى الدولة.

وعندما يقل حاصل البيع عن مبلغ المصاريف المذكورة أعلاه، يبقى المالك مدينا بالفارق.

المادة 110 : تسيج المحشر المعينة قانونا من طرف السلطات المحلية وتحرس ليلا ونهارا.

تكون الهيئة المكلفة بحراسة المركبات الموضوعة في المحشر مسؤولة عن الخسائر والسرقات وأضرار التلف التي تتعرض لها هذه المركبات.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 111 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات، وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج، كل من يتلف أو يسرق أو يحطم أو يحاول إتلاف أو سرقة أو تحطيم مركبة موضوعة في المحشر.

وتضاعف العقوبة عندما يرتكب الجناة عون من المحشر.

المادة 12 : تعوز الإحالة المنصوص عليها في المادة 134 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه بالإحالة إلى المادة 66 (د - 11).

المادة 13 : تلغى أحكام المادة 55 مكرر من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه.

المادة 14 : ينشر هذا الأمر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009.

عبد العزيز بوتفليقة

تحدد حالات توقيف المركبات ووضعها في المحشر ومددها، وشروط ذلك عن طريق التنظيم.

المادة 104 : يمكن صاحب المركبة أن يطعن في قرار وضع المركبة في المحشر أمام الجهة القضائية المختصة التي يمكنها أن تؤكد الإجراء المتخذ أو تأمر بإلغائه في أجل أقصاه خمسة (5) أيام.

المادة 105 : يمكن موظفي الشرطة المرتدين البذلة وأعوان الدرك الوطني المؤهلين قانونا لمعينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق بمحاضر، أن يعملوا في حال غياب السائق، على نقل المركبة بحضورهم إلى المحشر، بناء على أمر يصدره ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا.

المادة 106 : لا يجوز أن تسحب المركبات التي لا تسمح حالتها بالسير وفقا للشروط العادية للأمن من المحشر، إلا من قبل مصلحين يكلفهم أصحاب المركبات بالقيام بالتصليحات الضرورية.

وفي حالة الخلاف بشأن حالة المركبة، يتم تعيين خبير وفقا للشروط التي يحددها التنظيم.

وإذا أثبت هذا الخبير أن المركبة ليست في حالة تمكنها من السير وفقا للشروط العادية للأمن، فإنه يحدد التصليحات الواجب القيام بها قبل تسليمها لصاحبها.

المادة 107 : تعتبر مركبات مهجورة، المركبات التي تترك في المحشر بعد انقضاء أجل ستين (60) يوما ابتداء من إشعار صاحب المركبة بوجوب سحبها.

وفي حالة ما إذا كانت المركبة موضوع رهن مسجل قانونا، يبلغ هذا الإشعار أيضا إلى الدائن الضامن.

وإذا تعذر التعرف على صاحب المركبة، يبلغ الملف إلى الجهة القضائية المختصة.

المادة 108 : تسلم المركبات المهجورة، وفقا للشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 109 أدناه، أو المصرح بها كذلك بموجب حكم قضائي، إلى مصلحة الأملاك الوطنية قصد التصرف فيها.

تحدد شروط وكيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

وزارة النقل

قرار مؤرخ في 8 ربيع الثاني عام 1434 الموافق 18 فبراير سنة 2013، يحدد كفايات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

إن وزير النقل،

– بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 12-326 المؤرخ في 17 شوال عام 1433 الموافق 4 سبتمبر سنة 2012 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

– وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتمم.

يقرر ما يأتي :

المادة الأولى : تطبيقا لأحكام المادة 191 مكرر 4 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق 28 نوفمبر سنة 2004 و المذكور أعلاه، يهدف هذا القرار إلى تحديد كفايات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

المادة 2 : تقوم لجان تعليق رخص السياقة بإعلام سائقي السيارات الذين كانوا موضوع سحب للنقاط على إثر مخالفات لقواعد حركة المرور عبر الطرق، بعدد النقاط التي سحبت منهم.

المادة 3 : يمكن سائقي السيارات المذكورين في المادة 2 أعلاه، استرجاع نصف رصيدهم من النقاط إذا تابعوا تكويننا خاصا على نفقتهم.

المادة 4 : يتمثل التكوين الخاص في تربص يتضمن وجوبا برنامجا تحسيسيا في أسباب وقوع حوادث المرور في الطرق والعواقب الناجمة عنها.

يجري التكوين على مدى خمسة (5) أيام متتالية بمعدل ساعي قدره ثلاثون (30) ساعة.

يرفق برنامج هذا التكوين في الملحق الثاني بهذا القرار.

المادة 5 : لا يمكن أن تقدم التكوين الخاص إلا مؤسسات التكوين المعتمدة و مراكز التكوين المهنية والمؤسسات العمومية للنقل المعتمدة من أجل تعليم سياقة السيارات المؤهلة قانونا من طرف وزارة النقل. تحدد شروط التأهيل في الملحق الأول بهذا القرار. تحدد الاتفاقيات السنوية كفايات تنظيم التكوين وإدارته وتنشيطه وتوجيهه.

يتم إعلان قائمة هيئات التكوين المؤهلة من طرف وزارة النقل عن طريق اللصق على مستوى مديريات النقل في الولاية والمصالح الولائية.

المادة 6 : يرسل حائزو الرخصة بالنقاط الراغبون في متابعة التكوين الخاص إلى هيئة التكوين المؤهلة من وزارة النقل كما هو محدد في المادة 5 من هذا القرار طلب تسجيل مرفقا بملف يتكون من الوثائق الآتية :

- مستخرج من شهادة الميلاد،
- ثلاث (3) صور شمسية للهوية،
- نسخة مصادق عليها مطابقة لرخصة السياقة قيد الصلاحية،
- نسخة من الرخصة بالنقاط،
- نسخة من قرار سحب النقاط،
- حوالة تثبت تسديد مصاريف التكوين.

يمكن السائقين إجراء التكوين الخاص في أي ولاية يختارونها على أن تكون هيئة التكوين مؤهلة من وزارة النقل كما هو مبين في المادة 5 أعلاه.

المادة 7 : يتلقى المتربصون تلقائيا أثناء التسجيل استدعاء يذكر فيه تاريخ التربص لاسترجاع النقاط ومواقيته ومكانه.

المادة 8 : يجب أن يجمع التربص التحسيسي فوجا من عشرين (20) شخصا على الأكثر. ويجب أن ينشطه وجوبا مكونان (2) في السلامة عبر الطرق يكون أحدهما طبيبا نفسانيا والآخر صاحب شهادة الأهلية المهنية في تعليم سياقة السيارات.

لا يتضمن التكوين امتحانا أو اختبارا تطبيقيا.

المادة 9: يتعين على المترشحين وجوبا احترام الأوقات. وفي حالة الغياب أو التأخر، يحق للمنشطين منعهم من الدخول في التبرص. وفي هذه الحالة، لا يتسلم السائق شهادة التبرص. ولا يتم التصديق على استرجاع النقاط، ويكون مبلغ التبرص مستحقا.

المادة 10: يقوم ممثلو المركز الوطني لرخص السياقة الذين لهم صفة ممتحن أو مكون في تعليم سياقة السيارات بمراقبة انتظام التبرص وحسن سيره.

المادة 11: عند نهاية التكوين ومع مراعاة انضباط المتربص، تسلم له شهادة تكوين من مركز التبرص. يحدد نموذج شهادة التكوين في الملحق الثالث بهذا القرار.

المادة 12: يرسل مركز التكوين نسخة من شهادة التكوين إلى البطاقة الوطنية للمخالفات لقواعد حركة المرور عبر الطرق في أجل لا تتجاوز مدته خمسة عشر (15) يوما ابتداء من نهاية التكوين، من أجل احتساب رصيد نقاط السائقين الجدد.

يمكن السائقين الذين تحصلوا على شهادة التكوين الاطلاع على رصيدهم من النقاط لدى مديرية النقل في الولاية المختصة إقليميا.

المادة 13: ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 8 ربيع الثاني عام 1434 الموافق 18 فبراير سنة 2013.

عمار تو

الملحق الأول

شروط تأهيل مؤسسات التكوين

المادة الأولى: تسلم وزارة النقل التأهيل إلى مؤسسات التكوين المهني ومؤسسات النقل لإعداد التكوين الخاص للسائقين، ويمنح في إطار اتفاقيات سنوية. ويكون قابلا للتجديد.

المادة 2: يمكن أن يمنح التأهيل لما يأتي:

- I) مراكز التكوين المهني التي تقوم منذ سنتين (2) على الأقل عند تاريخ أول طلب تأهيل بما يأتي:
- 1- تكوين مهني يتوج بشهادات أو تأهيلات لما يأتي:

أ) شهادة الأهلية المهنية لمبرني مدارس السياقة بالنسبة للأصناف "ب" و "ج"، و "د" و "هـ"،

ب) السائقون المحترفون لنقل الأشخاص و/أو البضائع المختلفة والخطيرة.

2- تكوين طويل المدى لسائق نقل المسافرين و/أو البضائع أو لمدة تفوق أو تساوي ثلاثمائة (300) ساعة بعد الحصول على رخصة السياقة على التوالي للصنف "ب" و "ج" و "د" و "هـ".

II) المؤسسات العمومية لنقل البضائع أو الأشخاص المعتمدة لتعليم سياقة المركبات للأصناف "ج" و "د" و "هـ".

III) مؤسسات التكوين (المعاهد و/أو المدارس) التي تضمن تكويننا يتوج بشهادات أو تأهيلات في ميدان النقل عبر الطرق.

المادة 3: يسلم التأهيل أو يجدد عند الاقتضاء، لأصحاب الطلب المذكورين في المادة 2 أعلاه، الذين تتوفر فيهم المعايير الآتية:

- نوعية التكوين المهني لسائق نقل البضائع و/أو المسافرين المقدم منذ سنتين (2) أو، إذا تعلق الأمر بطلب تجديد التأهيل، المقدم منذ الحصول على التأهيل السابق،

- فعالية هذا التكوين المقدرة من حيث توظيف المتربصين و رضا مستخدميهم عند انتهاء تكوينهم،

- التنظيم المناسب للمسؤوليات داخل المؤسسة وملاءمة الوسائل المسخرة،

- ملاءمة تكاليف التكوين مع الخدمة المقدمة.

المادة 4: ترسل طلبات التأهيل برسالة موصى عليها إلى وزارة النقل وتضمن التزام المؤسسة بالقيام بما يأتي:

المادة 8 : تودع مؤسسات التكوين أو مؤسسات النقل المعتمدة التي ترغب في إعداد أول طلب تأهيل أو تجديده طلبها مصحوبا بملف يتضمن ما يأتي:

1- المعلومات العامة المتعلقة بمؤسسة التكوين و/أو مؤسسة النقل المعتمدة :

- اسم وصفة المؤسسة (القانون الأساسي للمؤسسة، العنوان البريدي و الإلكتروني والهاتف وجهاز التصوير البرقي والمسؤول الواجب الاتصال به)،

- نسخة من التصريح بالنشاط،

- النظام الداخلي لمؤسسة التكوين المطبق على المترشحين،

- الجدول التقديري لإيرادات المؤسسة صاحبة الطلب و نفقاتها،

- نسخة من العقود أو الاتفاقيات التي تسند بموجبها المؤسسة صاحبة الطلب إلى مؤسسة تكوين معتمدة أخرى، إنجاز جزء من التكوين. ويجب أن يذكر في هذه الوثائق بوضوح جزء من التكوين المنجز أو الواجب إنجازه من طرف المؤسسة صاحبة الطلب أو الجزء المسند إلى المؤسسة المتعاقدة وكذا الوسائل البشرية والمادية التي تتوفر عليها هذه الأخيرة لإنجاز التكوين المقرر.

بالنسبة للمؤسسات المذكورة في النقطة I من المادة 2 من هذا الملحق :

- الحصيلة (الحصائل) البيداغوجية للتكوين المهني المتوج بشهادة أو تأهيل أو الطويل المدى المنجز منذ سنتين (2) و الحصيلة (الحصائل) المالية.

- نسخة من قرار الاعتماد بالنسبة للمؤسسات التي تحضر للشهادة المهنية للسائق عبر الطرق،

- كل اتفاقية أو وثيقة تسمح بتقدير خبرة ومهارة المؤسسة في مجال التكوين الطويل المدى (يفوق أو يساوي مائة و أربعين (140) ساعة)،

بالنسبة للمؤسسات المذكورة في الفقرة II من المادة 2 من هذا الملحق:

1- احترام برامج و كفايات تطبيق التكوين،

2- وضع تنظيم مادي و بيداغوجي يتمشى مع التكوين المقدم،

3- عرض حصيلة سنوية للتكوين المنجز على مديري النقل في الولاية المختصين إقليميا وتوضع تحت تصرفهم العناصر الضرورية التي تمكنهم من المتابعة المنتظمة لحسن سير التكوين في ظل احترام البرامج المحددة في الملحق الثاني بهذا القرار،

4- إبلاغ وزارة النقل بالعقود أو الاتفاقيات الجديدة المبرمة التي عمدت بموجبها على إسناد إنجاز جزء من التكوين (التربصات التطبيقية) الإجمالي إلى هيئات التكوين المعتمدة الأخرى وكذا التعديلات التي أدخلت على العقود السابقة خلال هذه الفترة نفسها.

5- القيام بنفسها، في جميع الحالات، بما في ذلك عندما يتم إسناد جزء من التكوين الإجمالي إلى هيئة تكوين معتمدة أخرى، باستقبال المترشحين في التكوين و التحقق من الوثائق المقدمة.

المادة 5: يمكن مؤسسة التكوين المؤهلة أن تتوفر على مؤسسات ثانوية تعمل تحت مسؤولية المؤسسة الرئيسية. ويجب أن يبرز ملف طلب التأهيل عدد هذه المؤسسات الثانوية ومكان وجودها وخصائصها والوسائل الخاصة بها.

المادة 6: يجب أن يكون كل فتح لمؤسسة تكوين ثانوية موضوع طلب مسبق يرسله مسؤول مؤسسة التكوين المعتمدة إلى وزارة النقل ويجب أن يبين هذا الأخير مكان وجود المؤسسة الثانوية الجديدة وخصائصها والوسائل المخصصة لها. كما يجب التبليغ بغلق مؤسسة ثانوية.

المادة 7: يجب على كل مؤسسة مستفيدة من تأهيل قيد الصلاحية تسند بموجب عقد أو اتفاقية إنجاز جزء من التكوين إلى هيئة تكوين معتمدة أخرى، أن ترسل إلى وزارة النقل نسخة من هذا العقد أو الاتفاقية قبل وضعه حيز التنفيذ.

- الحاصلات البيداغوجية للتكوين المهني الأولي و/أو المتواصل و التكوين المتوج بشهادات أو تأهيلات الذي ينجز خلال السنوات الثلاث (3) الأخيرة من طرف هذه المؤسسة أو منذ تاريخ الاعتماد الأخير،

- الحصيصة البيداغوجية و المالية للتكوين الإجمالي المنجز سنة ن-1 يذكر فيها بالخصوص عدد الدورات المنظمة وتمويلها و عدد المتربصين و عدد المقبولين و النتائج المحصل عليها من حيث العمل خلال ثلاثة (3) أشهر و ستة (6) أشهر و التوزيع حسب نوع عقد العمل المبرم.

2- وسائل المؤسسة :

يجب أن تتوفر المؤسسة على مستخدمين و عتاد كاف يتملشى مع طبيعة و محتوى التربصات المقررة و مع عدد المتربصين في كل تربص. ويتم تحديد وسائل المؤسسة من خلال المعلومات الآتية:

- طبيعة التربصات المتوقعة و عددها،

- عدد المتربصين المتوقع في كل تربص،

- مخطط التمويل التقديري للتكوين المتوقع،

- مكان التربصات و رزنامتها التقديرية السنوية،

- تشكيلة الفريق البيداغوجي،

- عدد المكونين الذين تم توظيفهم من طرف المؤسسة عند تاريخ طلب التأهيل و عدد ممرني المؤسسة الذين يضمنون التكوين تحت مسؤولية مؤسسة التكوين،

- القائمة الاسمية للمكونين يذكر فيها نوع العقد (عقد لمدة غير محدودة و عقد لمدة محدودة و عقد بوقت جزئي) الذي يربطهم بمؤسسة التكوين و تخصصهم (تكوين عام و تقني والخبرة المهنية للسائق)، و كفايات تدخلهم بصفة مكوّن و/أو بصفة مقيم، على أن ترفق وجوبا بالملف السيرة الذاتية للمكون (المكونين) ونسخة من الشهادات أو شهادات الكفاءة التي يحوزونها وشهادات العمل التي تثبت خبرتهم المهنية،

- القائمة الاسمية للممرنين (المكونين) التابعين للمؤسسات يذكر فيها تخصصهم (التكوين العام والتقني والخبرة المهنية للسائق)، و كفايات تدخلهم بصفة مكوّن و/أو بصفة مقيم، و حصة من وقت عملهم المكرس للتكوين، على أن يرفق وجوبا بالملف نسخ من الاتفاقيات المبرمة بين مؤسسة التكوين و مستخدم مستخدم الممرن أو الممرنين.

- العتاد البيداغوجي: مراجع التكوين، و الدعائم البيداغوجية المستعملة، و مناهج تعليم و تقييم المتربصين،

- الوسائل المادية،

- المركبة (المركبات) المستعملة: العدد والخصائص، يجب أن ترفق نسخة من شهادة الترخيم التي تبين تاريخ المراقبة التقنية الأخيرة بالنسبة لكل مركبة،

- وصف المحلات بالنسبة للأجزاء التطبيقية والنظرية للتكوين المتوقع (الأبعاد، التهيئات) والمنشآت المخصصة لهذا التكوين (مساحات المناورات، الأرضية...) و عند الاقتضاء، محاكي السباق أو أرضية خاصة تسمح بتنفيذ مناورات السباق.

المادة 9: يجب على مؤسسات التكوين المعتمدة، بغرض تقدير فعالية تكوين السائقين وحسن سيره أن تقدم إلى وزارة النقل العناصر الآتية:

- كل ثلاثة (3) أشهر، قائمة التربصات المنجزة خلال الثلاثي السابق و كذا قائمة التربصات المتوقعة خلال الثلاثي المقبل مع القائمة الاسمية للمكونين والمقيمين المدعويين للتدخل في هذه التربصات.

المادة 10: يمكن سحب التأهيل أو تعليقه في حالة ما إذا لم تصبح الشروط مستوفاة. و تتم دعوة هيئة التكوين مسبقا لتقديم ملاحظاتها بشأن الإجراء المتوقع.

المادة 11: يضمن الممثلون المؤهلون التابعون للمركز الوطني لرخص السباق مراقبة المؤسسات المؤهلة، لاسيما فيما يتعلق باحترام الاتفاقيات وديمومة الوسائل التي تم ذكرها عقب طلب التأهيل وحسن سير التكوين.

الملحق الثاني
برنامج التكوين

البرنامج	اليوم	المدة	المحتوى
<ul style="list-style-type: none"> - عرض المعطيات الخاصة بسلامة الطرق - تقييم المعارف - علم حوادث المرور 	اليوم الأول	صباحا 3 ساعات	<ul style="list-style-type: none"> - سياسة السلامة عبر الطرق
		بعد الظهر 3 ساعات	<ul style="list-style-type: none"> - أسباب وقوع حوادث المرور عبر الطرق و العواقب الناجمة عنها
<ul style="list-style-type: none"> - معطيات سيكولوجية وفيزيولوجية في وضعيات القيادة - تحليل قدراتنا الشخصية 	اليوم الثاني	صباحا 3 ساعات	<ul style="list-style-type: none"> - الإدراك: الكشف، والتعريف والتأويل - توقع الأوضاع و تفسيرها، العادات - الرؤية، حدة النظر، المجال البصري - قرار وفقا للإدراك الحسي
		بعد الظهر 3 ساعات	<ul style="list-style-type: none"> - تمارين في المجال البصري، مع أخذ مؤشرات، زمن الكمون، - المسافات الأمنية، - السائقون الشباب ومخاطر الطريق
<ul style="list-style-type: none"> - تحليل حالات وقوع حوادث حقيقية في إطار جماعي، - مناقشة عوامل وقوع الحادث - اقتراح حلول لتحسين الإجراءات في إطار جماعي - دراسة حلول حقيقية مقدمة 	اليوم الثالث	صباحا 3 ساعات	<ul style="list-style-type: none"> - القوانين الفيزيائية وتأثيرها على القيادة - قواعد السرعة - الكحول والمخدرات والأدوية والقيادة - التعب والنعاس، الحجم الساعي الواجب قضاؤه - خلف مقود القيادة - مختلف الوضعيات التي يتعرض لها السائقون أثناء وقوع الحادث
		بعد الظهر 3 ساعات	
<ul style="list-style-type: none"> - المخالفات المتعلقة بقانون المرور - حق مشترك في استعمال الطريق والتصرفات المسؤولة - قيادة مركبات الوزن الثقيل 	اليوم الرابع	صباحا 3 ساعات	<ul style="list-style-type: none"> - تبيان العلاقة بين المخالفة ومسبباتها - أخذ بعين الاعتبار سلبيات المخالفة
		بعد الظهر 3 ساعات	<ul style="list-style-type: none"> - رفع التحسيس والتوعية بإمكانه أن يفعل الأحسن - مواصفات السائق المنتبه - شرح خصوصيات قيادة مركبات الوزن الثقيل - التنظيم الاجتماعي وخصوصية المستعملين الآخرين
<ul style="list-style-type: none"> - التحسيس والتوعية حول السرعة - استمارة التقييم الذاتي للمعارف 	اليوم الخامس	صباحا 3 ساعات	<ul style="list-style-type: none"> - الصدمة وتبدد الطاقة والسرعة وانعدام الأمن - اختيار السرعة من قبل السائق وميول للسرعة، والخبرة في السرعة - التعبير عن دواعي استعمال السرعة، والتجاوز والمخاطر - التفكير بشأن المخاطر وحدودها
		بعد الظهر 3 ساعات	

الملحق الثالث

اسم المؤسسة:.....
العنوان:.....
تاريخ ورقم الاعتماد:.....
تاريخ ورقم ترخيص وزارة النقل:.....
رقم الهاتف:..... رقم الفاكس:.....

شهادة التكوين

أنا الممضي أسفله :.....
المسؤول عن التكوين الخاص، المتحصل على الاعتماد المشار إليه أعلاه، أشهد أن :
اللقب :..... الاسم :.....
تاريخ الميلاد :..... مكان الميلاد :.....
المقيم في:.....
صاحب رخصة السياقة رقم :.....
الصادرة بتاريخ..... عن دائرة.....
الذي ارتكب مخالفة لقانون المرور يوم.....
ساعة ومكان المخالفة.....
قد تابع تكويننا في التحسيس والتوعية لأسباب ونتائج حوادث المرور المنصوص عليه في المادة 191 مكرر 2 من
المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة
المرور عبر الطرق، المعدل و المتمم، الذي أجري من..... إلى.....
حرر بـ..... في.....

ختم وتوقيع المسؤول عن التكوين الخاص

اسم وتوقيع كلا المكونين

شبكة سيرورة الجلسات الإرشادية ضمن البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية

الجلسة الإرشادية الأولى

عنوان الجلسة	الوسائل	التقنية	المحتوى والأهداف	التموضع	المدة
بناء العلاقة بين الباحث والسائقين	مقياس اتجاهات السائقين الاختبار التحصيلي للبرنامج	الحوار والمناقشة	تتضمن جلسة الأولى: التعارف وبناء الألفة بهدف بناء علاقة تعليمية إرشادية، وتعريف السائقين المستفيدين من البرنامج المقترح لتعديل اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية ببعضهم البعض، وكذا التعريف بالبرنامج التعليمي الإرشادي وأهدافه، كما قام كل عضو بالتوقيع على تعهد كتابي، وفقاً لنموذج أُعدّ لهذا الغرض يتضمن التعهد بحضور الجلسات الإرشادية والحصص التعليمية في موعده، ومكانها المحددين، والالتزام بتعليمات وقوانين وأنظمة البرنامج ومعايير المجموعة وقواعد السلوك الجيد، فضلاً عن توزيع مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية والاختبار التحصيلي لرصد درجات القياس القبلي لأفراد العينة تمهيداً لتقسيم الأفراد لمجموعتين إحداهما ضابطة والأخرى تجريبية.	مع بداية تطبيق البرنامج المقترح وقبل البدء في تلقين محتويات الوحدة الدراسية الأولى	02 ساعة

الجلسة الإرشادية الثانية

عنوان الجلسة	الوسائل	التقنية	المحتوى والأهداف	التموضع	المدة
استشارة الاهتمام بالمشكلة المروية	جهاز العرض الكومبيوتر شاشة العرض فيديو تثقيفي حول مشكلة حوادث المرور في الجزائر	الحوار والمناقشة	<p>تتضمن الجلسة الإرشادية الثانية قسمين اثنين مرتبطين بموضوع الوحدة الدراسية الأولى المتعلقة بمشكلة حوادث المرور وأسبابها ودور العامل البشري في الوقوف وراءها فضلا عن جملة من العناصر الأخرى وفق ما سبق عرضه في العنصر المتعلق مكونات الشق التعليمي، ولأن الجلسات الإرشادية تهدف أساسا لإزالة حالة التنافر المعرفي المترتبة عن المعارف الجديدة فقد تشكل مضمون الجلسة الإرشادية الثانية على هذا الأساس من خلال محاولة استشارة اهتمام السائقين المستفيدين من البرنامج بطبيعة المشكلة المرورية والانخراط الواعي في التقليل من حجمها وآثارها وهو ما تضمنه الفيديو التثقيفي الذي عرض على أفراد العينة وهو عبارة عن حصة تلفزيونية لإحدى القنوات الجزائرية والموسوم بحوادث المرور ضمن حصة تلفزيونية تحمل اسم بعيون الجزائرية، وعلى امتداد أكثر من ساعة من العرض هدفت الجلسة لاستشارة اهتمام السائقين بالمشكلة المرورية قبل فتح باب النقاش حول أهم محاور الفيديو التثقيفي من أجل تصويب التوجهات والتمثيلات العامة لأفراد العينة نحو المشكلة المرورية</p> <p>رابط الفيديو:</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=6mMBxkPgx8A</p>	بعد تلقين مضامين الوحدة الدراسية الأولى مدخل إلى مشكلة حوادث المرور	02 ساعة

الجلسة الإرشادية الثالثة

عنوان الجلسة	الوسائل	التقنية	المحتوى والأهداف	التموضع	المدة
من أجل فهم العلاقة بين دور السائق كمتسبب رئيس في الحوادث المرورية	جهاز العرض الكمبيوتر شاشة العرض صور فيديوهات تثقيفية حول علاقة السائق بمشكلة حوادث المرور	الحوار والمناقشة	<p>تتضمن الجلسة الثالثة من حلقات الشق الإرشادي للبرنامج المقترح على فترتين طرح قضية تورط السائقين في حوادث المرور للنقاش مع السائقين المستفيدين من البرنامج لتصويت وتصحيح التوجهات غير المرغوبة نحو السلامة المرورية اعتمادا على الأساليب والنظريات المتعلقة بتعديل الاتجاهات ، بينما تتضمن الفترة الثانية من الجلسة الإرشادية عرض مجموعة صور وفيديوهات تثقيفية لخصص تلفزيونية تضمن أولها سير لآراء قامت به قناة جزائرية خاصة حول غياب الوعي لدى السائقين لكسب رئيسي في حوادث السير بينما تضمن الثاني حلقة نقاش بعض رؤساء الجمعيات ذات الطابع المدني حول علاقة الأسباب الصحية والنفسية للسائق وعلاقتها بحوادث ومن شأن هذه المضامين ترسيخ المعارف التي تلقاها السائقون ضمن محاور الوحدة الثانية المتعلقة بالسائق والمشكلة المرورية.</p> <p>رابط الفيديو الأول: https://www.youtube.com/watch?v=JX5rPBw8poU رابط الفيديو الثاني: https://www.youtube.com/watch?v=x2ZZalRu8Eg</p>	بعد تلقين مضامين الوحدة الدراسية الثانية السائق	02 ساعة

الجلسة الإرشادية الرابعة

عنوان الجلسة	الوسائل	التقنية	المحتوى والأهداف	التموضع	المدة
العناية بالمركبة سبب للسلامة المرورية	جهاز العرض الكومبيوتر شاشة العرض صور فيديوهات تثقيفية حول العناية بالمركبة	الحوار والمناقشة	<p>تتضمن الجلسة الرابعة طرح قضية سلامة المركبة وعلاقتها بالسلامة المرورية مع السائقين المستفيدين من البرنامج وذلك لطرح مختلف التمثلات والتوجهات التي يحملها السائقون نحو موضوع المركبة والسعي نحو تصويبها بينما يتضمن الشق الثاني عرض صور لكيفية مراقبة بعض أجزاء المركبة اعتمادا على كتاب أخلاقيات الطريق كم تضمن ذات الشق عرض لفيفيديو تثقيفي لكيفية العناية بالفرامل ودورها في السلامة المرورية بالإضافة إلى العناية بمساحات الزجاج الامامي للمركبة والأضواء ومختلف القطع المهمة في المركبة والتي تتصل بالسلامة المرورية للسائقين والركاب.</p> <p>رابط الفيديو: https://www.youtube.com/watch?v=ywPoulGEhKc</p>	بعد تلقين مضامين الوحدة الدراسية الثالثة المركبة	02 ساعة

الجلسة الإرشادية الخامسة

عنوان الجلسة	الوسائل	التقنية	المحتوى والأهداف	التموضع	المدة
الوعظ الديني وعلاقته بالسلامة المرورية	جهاز العرض الكمبيوتر شاشة العرض فيديو تثقيفي حول خطبتي صلاة الجمعة حول موضوع حوادث السير	الحوار والمناقشة	تضمن مضمون الجلسة الإرشادية الخامسة جملة من الموضوعات ذات الصلة باتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية وتحديدًا نحو قواعد ونظم السير على الطرقات من أجل ذلك وعملاً بمقتضيات الخلفية النظرية ذات الصلة بإزالة حالة التنافر المعرفي واسترجاع حالة التوازن النفسي المترتبة عن تلقي ضخ معرفي متصل بموضوع السلامة المرورية واعتماداً على الطريق الجانبية التي تستهدف إثارة الجانب الوجداني للسائقين نحو السلامة المرورية من خلال الاستمالة بأسلوب الحوار والمناقشة وعن طريق الوعظ الديني من أجل ذلك جرى عرض فيديو لخطبتي صلاة الجمعة من أحد المساجد يتحدث فيها الإمام الخطيب حول حفظ النفس وعلاقتها بسياسة المركبات، رابط الفيديو: https://www.youtube.com/watch?v=HGZ89uShLR4	بعد تلقين مضامين الوحدة الدراسية الرابعة الطريق ونظام المرور	02 ساعة

الجلسة الإرشادية السادسة

عنوان الجلسة	الوسائل	التقنية	المحتوى والأهداف	التموضع	المدة
القيم المرورية وعلاقتها بالسلامة المرورية	جهاز العرض الكمبيوتر شاشة العرض عرض ppt حول القيم المرورية المتحذرة في سلوك السائقين	الحوار والمناقشة	تضمنت الجلسة الإرشادية السادسة مناقشات معمقة مع أفراد المجموعة التجريبية حول مضامين الوحدة الدراسية الخامسة المتعلقة بالمعارف والمهارات ذات الصلة بتحقيق السلامة المرورية للوقوف على المكتسبات الجديدة التي تحقق وتصويب التوجهات غير المرغوبة نحو السلامة المرورية ومن ثمة تم عرض مفصل حول القيم المرورية السائدة في وسط مجتمع السائقين وهي القيم التي تعكس اختلال العلاقة بين السائق والمركبة كوسيلة تنقل وطى المسافات ومن بينها تلك التي تم عرضها في الدراسة التشخيصية وهي إدراك مفهوم الوقت، وهي قضية عميقة الجذور، فحياة المدن ترتبط بعامل الوقت إلى حد بعيد، وهو الأمر الذي يبدو أن قيم السائقين الاجتماعية لم تستوعبه بعد، ولم يتكيف الأفراد مع إحداثيات هذه النقلة الحضارية، وإن خضعوا لها فهم لم يستوعبوها بعد، يضاف إليها القيم المتصلة بتراجع قيم الغيرية واتخاذ المركبة كمرآة عاكسة لمكانة الفرد داخل المجتمع واضطراب العلاقة مع المركبة فيتحذرها السائق كأداة لتنفيس الانفعالات والضغط المختلفة فضلا عن قيم الذكورة التي تعكسها رعونة بعض السائقين على الطريق ونتائج هذه القيم الخاطئة عانت - ولا تزال - تعاني منها الجزائر على وجه التحديد، وترتفع فيها معدلات الحوادث الناجمة عن قيادة الصغار للسيارات وانعكاساتها على مجمل حوادث المرور،	بعد تلقين مضامين الوحدة الدراسية الخامسة مقتضيات السلامة المرورية المعارف والمهارات	02 ساعة

الجلسة الارشادية السابعة

عنوان الجلسة	الوسائل	التقنية	المحتوى والأهداف	التموضع	المدة
الجلسة الختامية	مقياس اتجاهات السائقين الاختبار التحصيلي للبرنامج	/	مع اختتام الجلسات الإرشادية قام الباحث بتوزيع مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية والاختبار التحصيلي للبرنامج للوقوف على فاعلية البرنامج المقترح في تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية	نهاية البرنامج	02 ساعة

ملحق (6) نموذج درس من الشق التعليمي لبرنامج تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

الوحدة	الطريق ونظام المرور	رقم الحصة	/
البطاقة	الشخصيات واللافتات المرورية	الحجم الساعي	3:30 ساعة
الأنشطة التكوينية	علامات المرور الخاصة بالتنبيه بالخطر. علامات المرور الخاصة بالتنبيه بالمنع. علامات المرور الخاصة بالإجبار. علامات المرور الخاصة بملتقى الطرق. علامات المرور الخاصة بالإرشاد. العلامات الأرضية ومدلولاتها. نماذج بعض الوضعيات الطرقية	وسائل وتقنيات التنشيط وكتب القراءة الإثرائية	المناقشة / الحوار / الصور / الفيديوهات التوضيحية حول العلامات المرورية كتيب نظام السير. دليلي في تعلم السياقة وقانون الطرقات التكوين الأساسي في مجال التربية الطرقية. دليل العلامات المرورية
الهدف العام من الوحدة	احترام اشارات المرور	المرجع	وزارة التربية المغرب : التكوين الأساسي في مجال التربية الطرقية + دليل المكون في مجال التربية الطرقية + كتيب السائق
الكفاية الأساسية	تمكين المستفيد من استظهار قانون المرور وتوظيفه بشكل صحيح في الفضاء الطرقي	الأهداف التعليمية	

البطاقة الثالثة: الشخصيات واللافتات المرورية

أولاً: أفهم الوضعية المشكلة

طلب الحاج ابراهيم من ابنه علي أن يأخذه على متن السيارة إلى السوق لشراء بعض الأغراض للبيت في الطريق إلى السوق، كان الأب يأمر ابنه بالسير بتأني، لم يكن علي يحترم الإشارات المرورية ويستعجل قبل تغيير الإشارة الضوئية ولا يحترم علامة قف إلا إذا رأى شرطياً، وكلما انتقد الأب طريقة سياقة ابنه ، رد الإبن بالقول أنه أصبح ماهراً في القيادة ولا داعي للقلق ، وفي إحدى الشوارع المؤدية إلى السوق تجاوز علي إشارة ممنوع السير في الاتجاه، وبعد بضعة أمتار فوجئ علي بوجود شرطي مرور يأمره بالوقوف وتسليم وثائق السيارة لتحرير

– أجب عن الأسئلة –

- لماذا كان الأب ينتقد ابنه طوال الطريق المؤدية إلى السوق؟
- لماذا طلب شرطي المرور من علي أوراق السيارة؟
- كيف تنصح علي ليصبح سائقاً ملتزماً بقانون المرور؟

ثانيا: ألاحظ وأتعرّف

النشاط رقم 01: أتعرف علامات التنبيه بالخطر

أ) إقرأ الوثيقة التالية وأفهمها:

إشارات التنبيه تستخدم لتنبيه مستخدمي الطريق بأن هناك خطرا قريبا، يلزم على السائق أن يخفض من السرعة ويضعف من الحذر من أجل سلامته وسلامة الآخرين.
علامة التنبيه مثلثة الشكل، محيطها أحمر، ويتوسطها رسم يشير إلى نوع الخطر الذي ينبغي التنبيه إليه.

ب) بعض علامات التنبيه بالخطر الأكثر شيوعا:

علامات التنبيه	مدلولها	الواجبات على السائق اتخاذها
	انتباه ممر الراجلين	التمهل لأن الأسبقية للراجلين، الذين يسمح لهم بالمرور،
	انتباه أطفال المدرسة	التخفيض من السرعة والسماح بمرور أطفال المدرسة،
	انتب خطر غير محدد	التخفيض من السرعة والحذر،
	انتباه طريق كبيرة متقاطعة مع طريق صغيرة	الأسبقية في المرور للسائقين المتواجدين في الطريق الكبيرة أي الذين أمامهم هذه العلامة
	انتباه طريق صغيرة متقاطعة مع طريق كبيرة.	أمام هذه العلامة، علي أن أسمح بالمرور للسائقين الذين يوجدون في الطريق الكبيرة أو الرئيسية

التخفيض من السرعة و عدم التجاوز وأخذ الحذر.	انتباه انعطاف الطريق على اليمين.	
الاستعداد لاحترام الإشارة،إذا كان الضوء أحمر نتوقف،وإذا كان أخضر نمر،وإذا كان أصفر نستعد للوقوف.	انتباه الإشارات الضوئية.	
الانتباه لإعطاء الأسبقية للعربات التي يكون يمينها خاليا من أية عربة أخرى.	انتباه ملتقى الطرق.	

ج (أملأ الجدول بما هو مطلوب:

علامات التنبيه	مدلولها	الواجبات على السائق اتخاذها
		
		
		
		

النشاط رقم 02: أتعرف علامات المرور الخاصة بالمنع:

أقرأ الوثيقة التالية وأفهمها:

تعرف علامات المنع من خلال إشارة دائرية الشكل محاطة بدائرة حمراء اللون تفيد بالمنع من بداية الإشارة إلى غاية وجود إشارة بنهاية المنع

علامات المنع	مدلولها	الواجبات علة السائق اتخاذها
	ممنوع المرور على جميع العربات ما عدا الحكومية وسيارات نقل الأموات.	أمنع نفسي من المرور من الممر الذي توجد في مدخله هذه العلامة.
	ممنوع الاتجاه نحو اليسار.	أمنع نفسي من المرور جهة اليسار.
	ممنوع الرقيام بنصف دورة.	غير مسموح لي أن أقوم بنصف دورة وأرجع من نفس الاتجاه الذي جئت منه.
	يمنع مواصلة السير والتوقف إجباري لانتظار خلو الطريق.	علي بالتوقف إجباريا حتى أتمكن من مراقبة جميع الاتجاهات والتأكد من خلو الطريق لكي أمر.
	ممنوع التوقف أو ترك العربة في هذا المكان.	ممنوع علي أن أتوقف أو أترك عرأتي في المكان الذي به هذه العلامة، يسمح استثناء الوقوف لقضاء بعض الأغراض بسرعة.
	ممنوع الوقوف أو التوقف.	ممنوع علي أن أقف بعرأتي أو أن أتركها في المكان الذي توجد فيه هذه العلامة.
	ممنوع تشغيل المنبه الصوتي في أماكن تواجد هذه الإشارة.	ممنوع على أن أشغل منبه عرأتي في أماكن مثل المستشفيات والعيادات الطبية...
	ممنوع مرور العربات التي يتجاوز علوها 3.5 أمتار. نجد هذه العلامة في بعض القناطر.	ممنوع علي المرور من هذه القنطرة، إذا كان علو حمولة عرأتي يتجاوز 3.5 أمتار.

بعض إشارات نهاية المنع الأكثر شيوعاً:

علامات نهاية المنع	دلالتها	الإجراءات الواجبة على السائق
	نهاية تحديد السرعة، تكون غالباً خارج المدن.	مسموح أن تتجاوز السرعة التي كانت محددة في السابق.
	نهاية منع التجاوز.	هذه الإشارة تعطيني الحق في التجاوز.
	نهاية تحديد السرعة في 60 كلم في الساعة.	مسموح بتجاوز السرعة أكثر من 60، خارج المدن لا داخلها.
	نهاية منع تشغيل المنبه الصوتي.	مسموح للسائق أن يشغل المنبه الصوتي إذا كان في حاجة إليه.

د- أضع تحت كل إشارة جملة تحدد معناها:



			ممنوع مرور الدراجات
--	--	--	---------------------



--	--	--



--	--	--	--

النشاط رقم 03: أتعرف علامات الإجبار:

أقرأ الوثيقة التالية وأفهمها :




إشارات الإجبار دائرية الشكل وملونة بالأزرق، يتوسطها رمز أو سهم يدل على المعنى المراد توصيله إلى مستعملي الطريق من اتخاذ موقف أو قرار معين.

أ- بعض إشارات الإجبار الأكثر شيوعاً:

علامات الإجبار	دلالاتها	الإجراءات الواجبة على السائق
	اتجاه إجباري إلى اليمين.	على السائق احترام العلامة والاتجاه إلى اليمين.
	إجبارية تتبع المدار.	على السائق إتباع أسهم العلامة.
	ممر إجباري للخيلة.	على السائق اتخاذ الحيطة والحذر، أمام هذه العلامة.
	ممر إجباري للحافلات.	على السائق اتخاذ الحيطة والحذر، أمام هذه العلامة.
	ممر إجباري خاص بالدراجات	علي أن أسلك هذا الممر إذا كنت أمتطي الدراجة.

أحدد داخل الجدول دلالة العلامات المقترحة، مع تحديد ما يجب على السائق فعله:

علامات الإجبار	دلالاتها	الإجراءات الواجبة على السائق
		
		

النشاط رقم 04: أتعرف إشارات ملتقى الطرق أو المدار:

أقرأ الوثيقة التالية وأفهمها:

ملتقى الطرق هو المكان الذي يلتقي فيه طريقان أو أكثر، وقد وظفت إشارات خاصة لملتقيات الطرق والمدارات، ليسهل على السائقين ومستعملي الطريق معرفة من له حق الأسبقية في المرور، حتى يتفادى الوقوع في الحادثة .

أكمل الجدول:





علامات ملتقى الطرق	مدلولاتها	ما الذي يتعين على السائق فعله
		
		
		

النشاط رقم 05: أتعرف علامات الإرشاد:

اقرأ الوثيقة التالية وأفهمها:

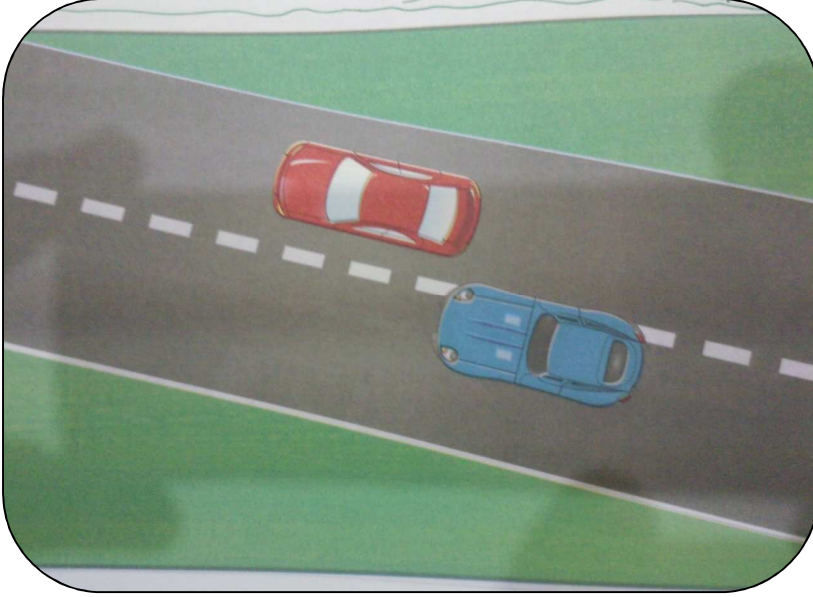
تكون علامات الإرشاد مربعة أو مستطيلة الشكل، لونها أزرق أو أخضر، وتتوسطها رموز أو كلمات لإرشاد السائقين أو مستعملي الطريق على مؤسسات أو خدمات اجتماعية تفيدهم.

أكمل الجدول:

علامات ارشادية	مدلولاتها
	
	
	
	

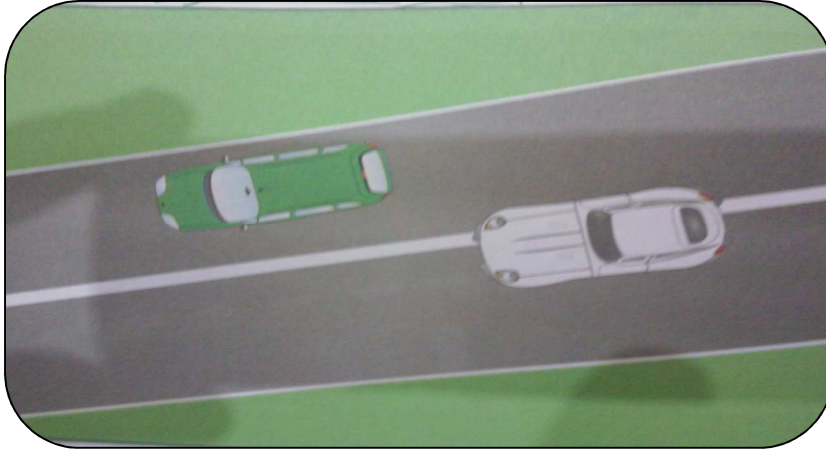
النشاط رقم 06: العلامات الأرضية ومدلولاتها

أ- أتعرف وضعيات التجاوز أثناء السياقة وأفهم مدلولها:



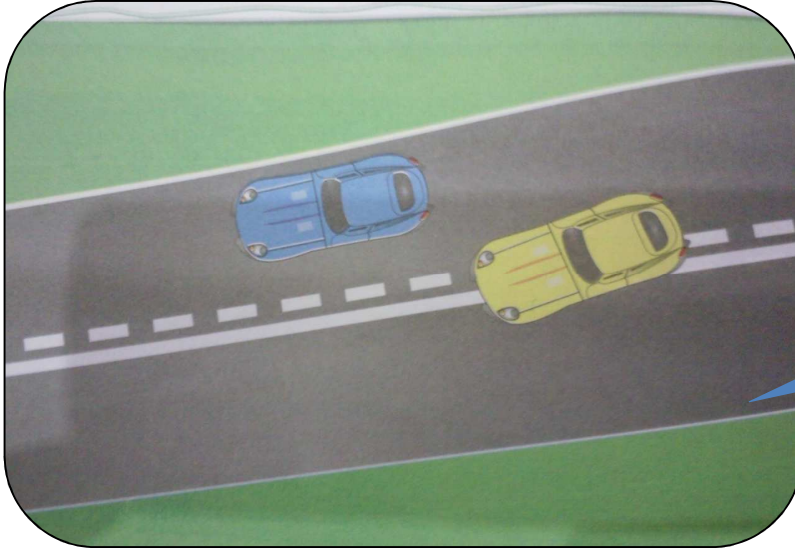
1- الحق في التجاوز
مع وجود الخط
المتقطع

ب- لا يجوز لسائق السيارة الزرقاء أن يتجاوز السيارة الحمراء لأن الخط متقطع.



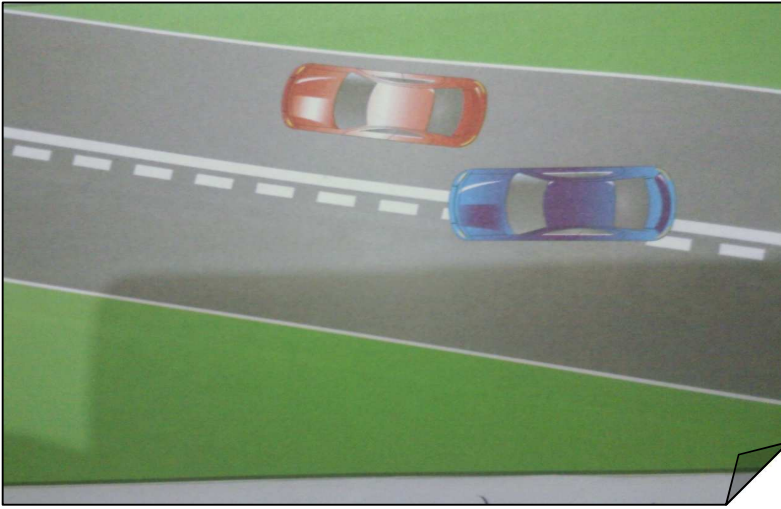
2- عدم
التجاوز
مع وجود
الخط
المتصل

ت- لا يجوز لسائق السيارة البيضاء تجاوز السيارة الخضراء لأن الخط متصل.



3-الحق في التجاوز مع وجود خطين أحدهما متقطع يمينا

ث- يجوز لسائق السيارة الصفراء تجاوز السيارة الخضراء لوجود خطين والخط المتقطع جهة اليمين.



4-عدم الحق في التجاوز لوجود خطين، والخط متصل على يمين السائق

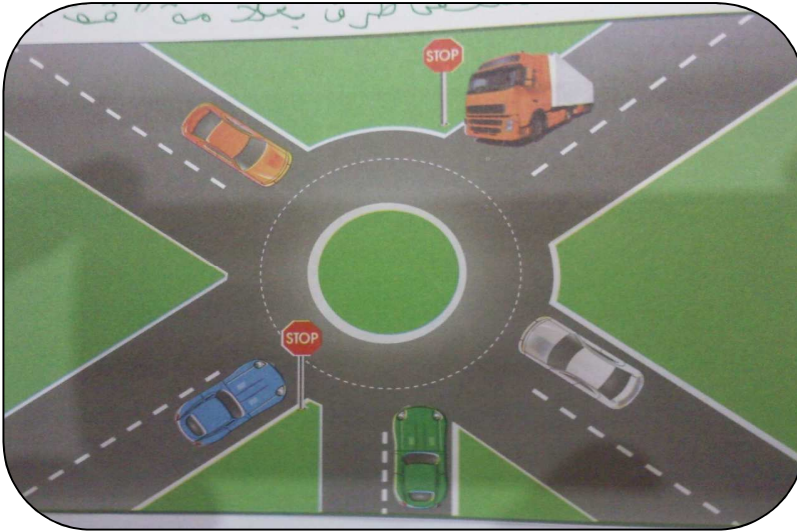
ج- لا يجوز للسيارة الزرقاء تجاوز السيارة الحمراء لوجود خط متصل جهة اليمين أي جهة السيارتين معا.

ب- أتعرف وضعيات المرور عند ملتقى الطرق:



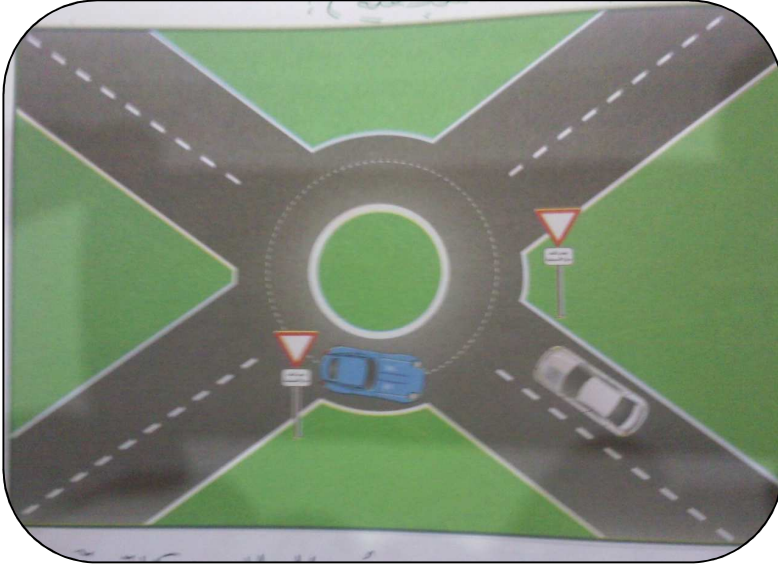
1-ملتقى الطرق بدون
إشارات.

الأسبقية في هذا الملتقى لليمين، وبما أن الطريق على يمين السيارة الصفراء تخلو من وجود أي سيارة، فلها حق الأسبقية ثم تليها السيارة الخضراء ثم الحمراء فالبيضاء وأخيرا السيارة الزرقاء.



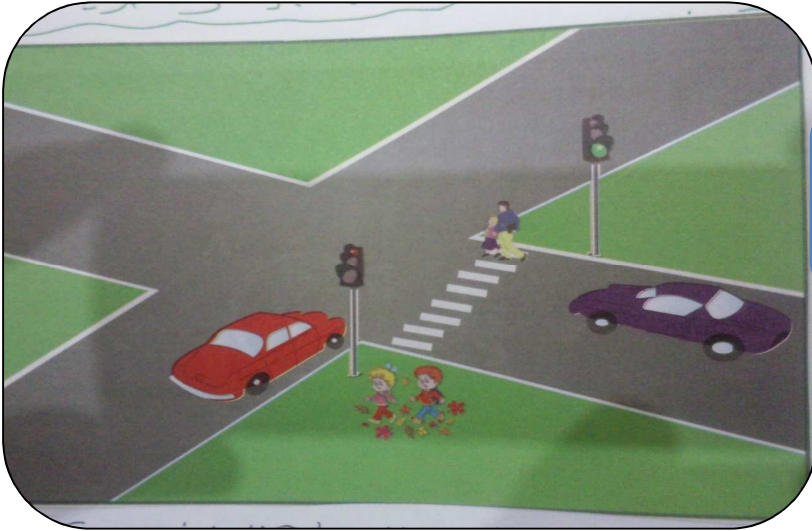
2- ملتقى الطرق
بوجود علامة قف

علامة "قف" تجبر السيارة الزرقاء والشاحنة على الانتظار إلى حين خلو جميع طرق الملتقى، وتبقى الأسبقية هنا لدى السيارة البيضاء والصفراء في نفس الوقت ثم السيارة الخضراء بعد انصراف السيارة البيضاء.



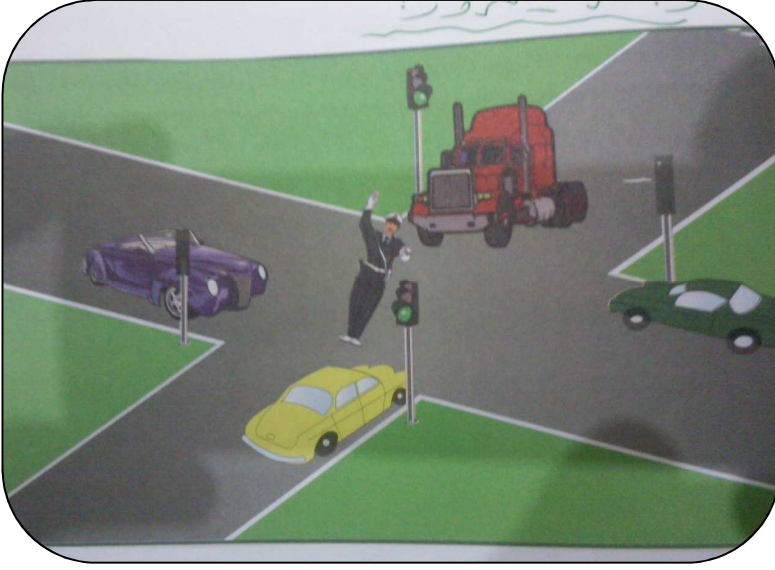
3-ملتقى الطرق (المدار) به إشارات
"ليس لكم حق الأسبقية"

كما تعطى الأسبقية للمدار أي للعربة التي تدخل المدار قبل غيرها، ومن هنا على السيارة البيضاء أن تتوقف لتفسح المجال للسيارة الزرقاء لأنها السبّاقة لدخول المدار.



4-ملتقى الطرق بإشارات ضوئية
مع وجود ممرات للراجلين

كما الضوء الأخضر يعطي حق المرور للسيارة البنفسجية، وبما أن الراجلين باشرّوا عبور الطريق من الممر المخصص لهم، فإن الأسبقية تعطى لهم وعلى السيارة التوقف فاسحة المجال لهم للعبور.



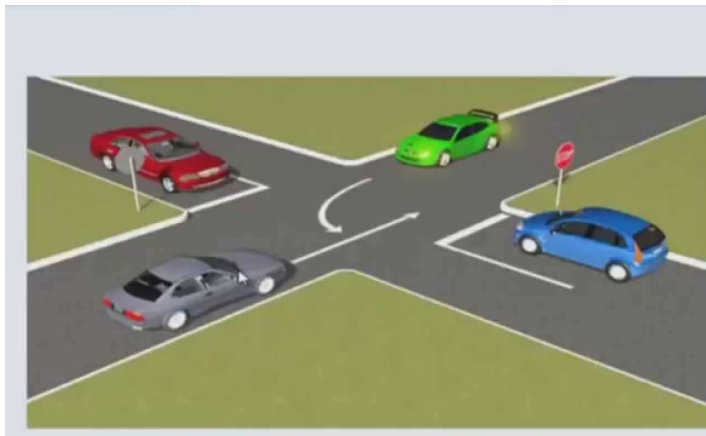
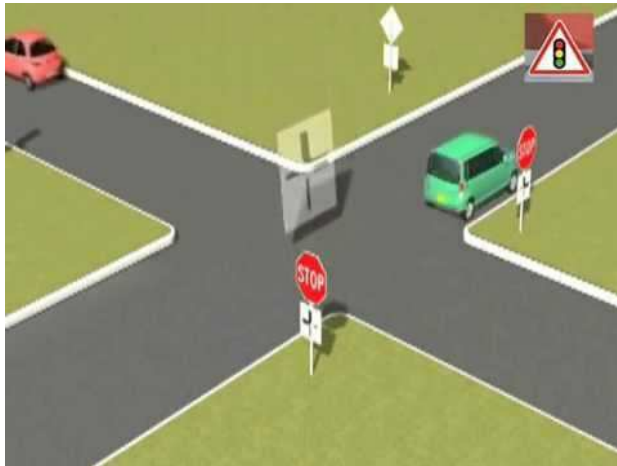
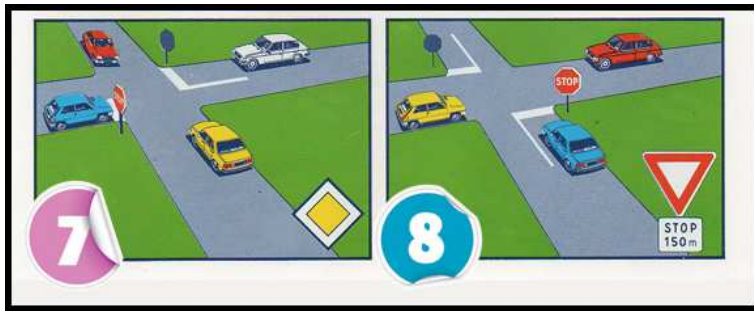
5-ملتقى الطرق مع وجود
الإشارات الضوئية بالإضافة إلى
شرطي المرور

تدخل شرطي المرور لتنظيم السير يحتم على السائقين اتباع أوامره، دون الأخذ بعين الاعتبار
الإشارات الضوئية.

نشاط رقم 07 نماذج بعض الوضعيات الطرقية

اتعرف على السيارة التي لها حق المرور أولاً





من واجب كل سائق عربة أن يحترم قانون السير لضمان سلامته وسلامة الآخرين.

✍️ إشارات المرور هي لغة التفاهم بين الطريق والسائقين،

✍️ تنقسم إشارات المرور إلى مجموعات عدة هي:

أ- إشارات التنبيه بالخطر، مثلثة الشكل ومحيطها أحمر.

ب- إشارات المنع، دائرية الشكل، محيطها أحمر.

ت- إشارات الإجبار، دائرية الشكل، زرقاء اللون.

ث- إشارات ملتقيات الطرق عبارة عن إشارات ضوئية، أو علامات مثلثة الشكل، أو علامة "قف"

دائرية الشكل أو ذات أضلاع ثمانية.

عند وجود الإشارات الضوئية والعلامات المرورية الأخرى في ملتقى الطرق، فإن الحكم والأسبقية تعطى

للأضواء.

في حالة وجود شرطي ينظم المرور ولا يكتفي فقط بالمراقبة، فإنه يحظى بالأسبقية وقراراته تلغي

باقي الإشارات المرورية الأخرى.

08. أقوم وأدعم

حدد مدلولات الإشارات التالية



